

Bab 2

UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN BARANGAN MELALUI LAUT

Hairuddin Megat Latif

PENGENALAN

Barangan yang diimport atau dieksport boleh dihantar sama ada melalui jalan darat, udara atau laut. Antara tiga kaedah pengangkutan ini, yang paling sesuai dalam aktiviti import dan eksport barangan ialah pengangkutan melalui laut. Pengangkutan melalui jalan darat hanya sesuai jika import eksport itu melibatkan dua negara yang bersempadan atau dihubungkan oleh jalan darat. Manakala pengangkutan udara tidak begitu sesuai jika melibatkan barangan yang besar jumlahnya. Tambahan pula, kos atau bayaran pengangkutannya adalah tinggi.

Undang-undang pengangkutan barangan melalui laut di Malaysia berdasarkan Ordinan Pengangkutan Barangan Melalui Laut 1950 (selepas ini ditulis Ordinan 1950),¹ Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, kaedah yang dibuat berdasarkan Ordinan Perkapalan Saudagar dan prinsip *common law*. Ordinan 1950 ini menerima

¹ No. 13, 1950.

pakai konvensyen antarabangsa mengenai pengangkutan barangan melalui laut yang diluluskan di Brussels pada tahun 1923. Konvensyen antarabangsa ini dikenali sebagai Kaedah Hague 1924. Kaedah ini dimasukkan dalam Jadual Pertama Ordinan 1950. Bagi tujuan makalah ini penulis akan membincangkan Kaedah Hague 1924 sahaja dan tidak akan membincangkan dengan mendalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

1. Kaedah Hague 1924

(a) *Pengenalan*

Kaedah Hague 1924 diluluskan dengan tujuan untuk melindungi pemunya barangan daripada tindakan pemunya kapal yang terlibat dalam pengangkutan barangan melalui laut, yang sering mengecualikan diri mereka daripada liabiliti. Kaedah ini berdasarkan American Harter Act 1893. Tujuan ini dicapai dengan menghendaki fasal-fasal seragam dimasukkan dalam bil muatan yang mentakrifkan risiko-risiko yang mesti ditanggung oleh pengangkut-pengangkut barangan. Fasal-fasal ini juga menetapkan perlindungan maksimum yang boleh dituntut oleh mereka di bawah fasal ketakmasukan dan fasal pembatasan. Kaedah-kaedah ini menetapkan tanggungjawab minimum, imuniti maksimum dan had tanggungan.² Di Malaysia kaedah ini diterima pakai berdasarkan Ordinan Pengangkutan Barangan Melalui Laut 1950.

(b) *Skop pemakaian*

Kaedah Hague 1924 hanya dipakai pada kontrak pengangkutan yang dibuat bersandarkan bil muatan atau mana-mana dokumen sedemikian yang berkaitan dengan pengangkutan barangan melalui laut.³ Kaedah ini tidak dipakai pada kontrak yang membayangkan

2 Alan Mitchelhill, 1990. *Bill of Lading: Law and Practice*. Chapman and Hall, London: Edisi ke-2, hlm. 7.

3 Artikel 1 Kaedah Hague 1924.

pengeluaran satu bil laluan laut.⁴ Seterusnya ia tidak dipakai pada carterparti. Kaedah Hague juga tidak dipakai apabila pengangkutan barangan melibatkan binatang hidup dan kargo yang menurut kontrak akan dibawa di atas dek dan pada hakikatnya dibawa secara sedemikian.⁵ Apabila melibatkan pengangkutan binatang hidup dan kargo atas dek, bagi memastikan kaedah ini tidak terpakai, dua syarat mesti wujud, iaitu kargo mestilah sebenarnya disimpan di atas dek dan fakta ini mestilah disebut dengan jelas dalam bil muatan.

Bagaimanakah kita memastikan kenyataan yang menyebut bahawa barangan disimpan di atas dek dinyatakan dalam bil muatan? Jawapan pada soalan ini bergantung pada sama ada penerima pindahan bil yang jujur dapat menentukan bahawa barangan telah disimpan di atas dek melalui pemeriksaan secara teliti peruntukan bil muatan. Bagi tujuan ini, fasal dalam bil yang menyatakan pengangkut mempunyai kebebasan menyimpan barangan di atas dek tidak memadai untuk menunjukkan barangan telah dimuatkan di atas dek. Ini disebabkan penerima pindahan tidak akan mengetahui sama ada kebebasan itu telah digunakan atau tidak. Dalam kes *Svenska Traktor lwn Maritime Agencies*,⁶ satu konsainan traktor telah dimuatkan dari Southampton dengan bil muatan memberikan kebebasan kepada pengangkut untuk menyimpan barangan di atas dek. Apabila satu daripada traktor itu dihanyutkan ombak semasa transit, pemunya kapal cuba bergantung pada fasal yang mengecualikan dirinya daripada liabiliti bagi kehilangan atau kerosakan pada kargo dek. Mahkamah memutuskan bahawa dia tidak boleh berbuat demikian kerana kebebasan umum untuk membawa kargo atas dek bukan merupakan kenyataan dalam kontrak yang menyatakan bahawa barangan sebenarnya diangkut di atas dek.

Terdapat sembilan artikel dalam Kaedah Hague yang akan dibincangkan satu per satu.

4 Istilah bahasa Inggeris ialah *sea waybill*.

5 Lihat juga Alan Mitchelhill, *op. cit.*

6 [1953] 2 QB 295.

Artikel I – Definisi

Kita perlu mentakrifkan had-had pemakaian kaedah ini kerana bil muatan berbeza dari segi sifatnya dan merangkumi operasi lain, selain pengangkutan melalui laut.⁷ Kaedah ini terpakai dari masa barangan diterima di atas takal kapal sehingga masa barangan dipunggah di pelabuhan pelepasan.⁸ Takrif yang diberikan ialah:

- (a) 'Pengangkut' termasuk pemunya atau pencarter yang telah membuat kontrak dengan pengapal.
- (b) 'Kontrak pengangkutan' terpakai hanya pada kontrak pengangkutan yang diliputi oleh bil muatan atau mana-mana dokumen hak milik yang sama, setakat mana ia berkaitan dengan pengangkutan barangan melalui laut, termasuk mana-mana dokumen sama yang dikeluarkan di bawah atau menurut satu carterparti dari saat bil muatan atau dokumen hak milik sama mengatur perhubungan antara satu pengangkut dengan pemegang dokumen yang sama. Kontrak-kontrak yang dinyatakan di atas diliputi oleh bil-bil muatan.
- (c) 'Barangan' termasuk barangan, pakaian, dagangan dan apa-apa jua jenis barangan kecuali binatang hidup dan kargo yang menurut kontrak pengangkut dinyatakan dibawa di atas dek dan pada hakikatnya diangkut secara sedemikian.
- (d) 'Kapal' bermaksud apa-apa kapal yang digunakan untuk pengangkutan barangan melalui laut.
- (e) 'Pengangkutan barangan' merangkumi tempoh dari masa barangan itu dimuatkan di atas kapal hingga ke masa ia dipunggah dari kapal berkaitan.

Peruntukan-peruntukan Artikel II dan seterusnya akan dibincangkan secara berasingan di bawah tajuk yang berkaitan dengan artikel tersebut.

7 Alan Mitchelhill, 1990, *op. cit.*, hlm. 6.

8 Istilah bahasa Inggeris ialah *port of discharge*.

Kontrak Pengangkutan Barangan Melalui Laut

Pengangkutan barangan melalui laut ialah satu daripada kaedah pengangkutan barangan yang terpenting dalam perdagangan antarabangsa. Keupayaan sesebuah kapal mengangkut beribu-ribu tan metrik barangan sama ada dalam bentuk kontena, pukal kering atau bahan cecair adalah mengagumkan dan tidak dapat ditandingi oleh pengangkutan darat mahupun udara.

Walaupun sistem pengangkutan telah bertambah maju dan moden, pengangkutan laut masih tetap merupakan cara penghantaran atau pengangkutan yang terpenting dalam import dan eksport barangan. Boleh dikatakan lebih daripada 90% barangan diangkut dengan cara ini.⁹ Apabila kita memilih untuk menghantar barangan melalui jalan laut, kita boleh memilih satu daripada kontrak pengangkutan laut, iaitu:

- (i) Berdasarkan bil muatan¹⁰
- (ii) Berdasarkan carterparti pelayaran¹¹
- (iii) Berdasarkan carterparti masa¹²

(i) *Bil muatan*

(a) *Pengenalan*

Bil muatan pada umumnya digunakan dalam jualan barangan antarabangsa apabila barangan itu diangkut melalui laut.¹³ Fungsi utama bil muatan adalah untuk memberikan hak kepada pemegangnya menuntut hantar-serah barangan daripada pengangkut apabila barangan sampai di pelabuhan destinasi.¹⁴ Berdasarkan fungsi utama ini, ada kemungkinan pemindahan bil muatan memindah-

9 Day DM & Bernadette Griffin, Bernadette, 1993. *The Law of International Trade*. London: Butterworth & Co. (Publisher) Ltd., hlm.7.

10 Istilah bahasa Inggeris ialah *bill of lading*.

11 Istilah bahasa Inggeris ialah *voyage charterparty*.

12 Istilah bahasa Inggeris ialah *time charterparty*.

13 Todd, P.N., 1990. *Modern Bills of Lading*. Edisi ke-2. Oxford: Blackwell Law, hlm. 1.

14 *Ibid*.

kan juga hak mendapatkan barangan.¹⁵

Dalam kaedah pengangkutan melalui laut, satu dokumen yang sangat penting ialah bil muatan. Bil muatan ialah satu dokumen yang ditandatangani oleh pemunya kapal, ejennya atau nakhoda kapal yang menyatakan bahawa barangan telah diterima untuk pengapal atau barangan telah dimuatkan ke dalam kapal.¹⁶ Ia lazimnya akan ditandatangani oleh nakhoda kapal bagi pihak pemunya kapal apabila semua barangan selesai dimuatkan ke atas kapal. Ia bukan sahaja penting dalam kontrak pengangkutan barangan melalui laut malahan penting juga dalam kontrak *c.i.f.*¹⁷

(b) Sejarah bil muatan

Tiada catatan yang tepat mengenai tarikh bilakah bil muatan mula digunakan, walaupun pengangkutan barangan melalui laut telah bermula beribu-ribu tahun yang lampau.¹⁸ Catatan terawal mengenai penyimpanan rekod barangan yang dimuatkan ke dalam kapal ialah “The Ordinance Maritime of Trani”¹⁹ 1063.²⁰ Menurut dokumen “Le Feuro Real” 1255, terdapat peruntukan yang menghendaki pemunya kapal memasukkan dalam daftar semua barangan yang dimuatkan ke atas kapal dengan menyatakan sifat dan kuantiti barangan.²¹ Manakala dalam satu manuskrip abad keempat belas yang terdapat di Paris, iaitu “Customs of The Sea,” terdapat catatan mengenai buku daftar yang mesti disimpan oleh kerani kapal.²² Menurut manuskrip itu, pedagang-pedagang yang

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ David A. Glass & Chris Cashmore, 1989. *Introduction to the Law of Carriage of Goods*. London: Sweet & Maxwell Ltd., hlm. 161.

¹⁷ *Cost, insurance, freight.*

¹⁸ Hairuddin Megat Latif, “Peranan dan Fungsi Bil Muatan dalam Kontrak Pengangkutan Barangan Melalui Laut dan Kontrak CIF: Satu Perbandingan” [2002] 4 CLJ i, hlm. i.

¹⁹ Trani ialah sebuah bandar di Itali.

²⁰ Alan Mitchelhill, *op. cit.*, hlm. 1.

²¹ Desjardins dalam bukunya “*Droit Commercial Maritime*” (Paris, 1885). Dipetik daripada Alan Mitchelhill, *op. cit.*, hlm. 1.

²² Alan Mitchelhill, *op. cit.*, hlm. 1.

belayar bersama barangan mereka hendaklah memberitahu kerani kapal sebaik-baik sahaja kapal mula belayar mengenai barangan yang tidak dimasukkan secara bertulis dalam daftar. Sekiranya ini tidak dilakukan, pemunya kapal tidak akan bertanggungjawab terhadap barangan yang tidak direkodkan.²³ Rekod-rekod barangan ini yang terdiri daripada akaun-akaun penerimaan dan bayaran dikatakan sebagai permulaan penggunaan bil muatan.²⁴

Bil muatan dilaporkan buat pertama kali digunakan pada tahun 1599.²⁵ Penggunaan bil muatan dikatakan mula meluas pada pertengahan abad ke-16. Menurut dokumen "Le Guidon de la Mer", bil muatan ditakrifkan sebagai satu pengakuan yang dibuat oleh nakhoda kapal mengenai bilangan dan kuantiti barangan di atas kapal.²⁶

(c) *Definisi*

Menurut Hairuddin²⁷ berdasarkan rujukan-rujukan yang dibuat pada The Carriage of Goods by Sea Act 1950 (Akta Malaysia), Bill of Lading Act 1855 (Akta Inggeris yang telah dimansuhkan di England pada tahun 1992), Carriage of Goods by Sea Act 1972 (Akta Inggeris) dan Carriage of Goods by Sea Act 1992 (Akta Inggeris), tiada terdapat satu pun peruntukan yang mentakrifkan bil muatan. Walaupun demikian, Artikel 1 Hamburg Rules 1978,²⁸ memberi takrif bil muatan seperti yang berikut:

23 *Ibid.*

24 *Ibid.*

25 Godwin A.P., "Documents as it affects Carriers Liability" [1980] MLJ 1 lxxxviii, hlm. 1.

26 Godwin, A.P., *Ibid.* Dokumen "Le Guidon de la Mer" disebut juga oleh Hakim Mc Cardie dalam kes *Diamond Alkali Export Corporation lwn. Bourgeois* [1923] KB 443. Hakim McCardie juga mengambil takrif bil muatan daripada dokumen ini.

27 Hairuddin Megat Latif *op. cit.*

28 *Hamburg Rules* merupakan semakan kepada Hague Rules 1924 dan Hague Visby Rules 1968 yang dilakukan oleh Suruhanjaya Bangsa-Bangsa Bersatu mengenai Undang-Undang Perdagangan Antarabangsa (UNCITRAL).

“Bil muatan bermaksud satu dokumen yang menyaksikan satu kontrak pengangkutan melalui laut dan pengambilalihan atau pemuatan barangan oleh pengangkut, dan pengangkut mengaku janji menghantarserahkan barangan dengan penyerahan dokumen. Satu peruntukan bahawa barangan akan dihantarserahkan kepada orang yang dinamakan, atau mengikut perintah, atau kepada pemegang bil, merupakan satu aku janji sedemikian.”

(d) *Fungsi dan peranan bil muatan*

Terdapat tiga fungsi bil muatan, iaitu:²⁹

- (i) Sebagai bukti mengenai terma kontrak pengangkutan laut,³⁰
- (ii) Sebagai satu dokumen penerimaan barangan dari segi kuantiti dan kondisi,³¹
- (iii) Sebagai satu dokumen hak milik³² yang tanpanya hantarserah barangan tidak boleh diperoleh.³³

Pengangkut atau ejennya akan mengeluarkan bil muatan selepas barangan dimuatkan ke dalam kapal.³⁴ Bil akan mengandungi terma-terma kontrak tetapi tidak semestinya merupakan kontrak pengangkutan itu sendiri.³⁵ Pada kebiasaannya, kontrak pengangkutan yang sebenarnya dibuat sebelum bil muatan dikeluarkan.³⁶ “Ia lazimnya dibuat apabila pelanggan menempah ruang di atas kapal. Walaupun demikian, persetujuan antara pelanggan dengan pihak pemunya kapal atau ejen penghantaran yang dikatakan sebagai kontrak pengangkutan itu, lazimnya tertakluk pada bil muatan pemunya

29 Day, D.M. & Griffin, Bernadette, *op. cit.*, hlm. 13.

30 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*

31 *Ibid.*

32 *Ibid.*

33 Ivamy, E.R. Hardy, 1989. *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. London: Butterworth & Co. (Publisher) Ltd., hlm. 81.

34 Day, D.M. & Griffin, Bernadette, *op. cit.*

35 *Ibid.*

36 *Ibid.*

kapal yang seragam. Oleh itu, bil muatan merupakan keterangan atau bukti kukuh mengenai terma kontrak pengangkutan itu.”³⁷

Antara pengangkut dengan pengapal asal, bil muatan sekurang-kurangnya merupakan bukti mengenai kontrak pengangkutan.³⁸ Dalam kes *Ardennes SS (Cargo Owner) lwn SS Ardedennes (Owners)*,³⁹ buah oren dimuatkan ke dalam kapal di sebuah pelabuhan di Sepanyol berdasarkan persetujuan bahawa kapal akan terus belayar ke London. Kapal ini kemudiannya singgah di Antwerp dan kelewatan sampai ke London menyebabkan buah oren tersebut rosak. Bil muatan mengandungi satu terma yang membenarkan kapal singgah di Antwerp dan pemunya kapal berpegang pada terma ini. Mahkamah memutuskan bahawa bil muatan hanya merupakan bukti tentang kewujudan kontrak pengangkutan dan pemunya kargo berhak membuktikan bahawa kontrak yang dibuat antara mereka sebenarnya mengandungi satu terma yang menyatakan kapal dikehendaki belayar terus ke London.

Sungguhpun demikian, apabila bil muatan dipindahkan kepada pihak ketiga, berdasarkan satu endorsan ia merupakan kontrak antara pemunya kapal dengan penerima endorsan dan kandungannya tidak boleh lagi dicabar.⁴⁰ Dalam kes *The Emilien Marie*,⁴¹ tiga bil muatan telah dikeluarkan dengan pemahaman bahawa bil muatan yang ketiga hanya akan dipenuhi sekiranya kargo berkenaan masih mempunyai baki. Mahkamah memutuskan bahawa penerimaan endorsan bil muatan yang ketiga berhak meminta kuantiti barangan sepenuhnya.

(ii) Sebagai satu penerimaan barangan

(a) Sebagai satu penerimaan mengenai kuantiti

Pengeluaran bil muatan adalah sebagai bukti penerimaan kargo dari

37 *Op. cit.*

38 Day, D.M. & Griffin, Bernadette, *op. cit.*, hlm. 14.

39 [1951] 1 KB 55.

40 *Leduc lwn Ward* (1888) 20 QBD 475.

41 (1875) 44 LJ Adm 9.

segi kuantiti, keadaan dan kualitinya.⁴² Sungguhpun begitu menurut *common law*, sekiranya pemunya kapal boleh membuktikan bahawa tiada langsung kargo telah dimuatkan ke atas kapal, atau hanya sebahagian sahaja daripada kargo telah dimuatkan ke atas kapalnya, penerima pindahan bil tidak akan mempunyai apa remedi terhadapnya berkaitan dengan barangan yang tidak pernah dimuatkan ke atas kapal itu.⁴³

(b) *Sebagai satu penerimaan mengenai kualiti dan keadaan*

Apabila bil mencatatkan kargo telah dimuatkan dalam keadaan baik dan sempurna, sekiranya wujud apa-apa tuntutan terhadap pemunya kapal, pemunya kapal dihalang daripada menafikan bahawa kargo berkenaan tidak dalam keadaan baik dan sempurna. Sebaliknya, jika bil mencatatkan kualiti dan keadaan tidak diketahui, mahkamah akan menggunakan pendekatan tafsiran secara *contra proferentum* yang lazimnya menghalang pemunya kapal daripada bergantung pada fasal ini.

(c) *Bil muatan sebagai satu dokumen hak milik*

Apabila barangan dijual berdasarkan terma *c.i.f.*, pada kebiasaannya hantar-serah bil muatan bersama-sama dokumen lain akan memindahkan pemunyaan barangan tersebut kepada pembeli.⁴⁴

Dalam keadaan ini, bil muatan boleh dikatakan sebagai dokumen hak milik.⁴⁵ Oleh itu, bil berkenaan memberikan hak kepada pembeli untuk mengambil barangan di pelabuhan destinasi. Dalam keadaan di atas, juga pemilikan bil muatan itu adalah seperti pemilikan barangan di sisi undang-undang.⁴⁶

Dalam kes *Sanders lwn Maclean*⁴⁷ Hakim Bowen menyatakan:

42 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*

43 *Grant lwn Norway* (1851) 50 LJC, hlm. 93.

44 *Op. cit.*

45 *Sanders lwn Maclean* (1883) 11 QBD 327, hlm. 341.

46 *Op. cit.*

47 (1883) 11 QBD 327.

“Satu kargo di laut semasa dalam tangan pengangkut semestinya tidak berupaya dihantar-serah secara fizikal. Dalam tempoh pelayaran dan transit ini, bil muatan, menurut undang-undang pedagang, diiktiraf secara sejagat sebagai simbol dan endorsan serta hantar-serah bil muatan berperanan sebagai simbol hantar-serah kargo. Hak milik pada harta berpindah dengan endorsan dan hantar-serah bil muatan itu apabila pihak terlibat berniat bahawa hak milik hendaklah berpindah, seperti juga hak milik akan berpindah dengan hantar-serah sebenar barangan”.⁴⁸

Menurut Benjamin “apabila hantar-serah akan dibuat dengan satu bil muatan, kaedahnya ialah penjual membuat satu hantar-serah yang baik sekiranya dia mengemukakan kepada pembeli secepat yang boleh secara munasabah selepas pengapalan, satu bil muatan yang berdasarkannya pembeli boleh memperoleh hantar-serah, diendors secara sepatutnya dan berkesan memindahkan hak milik terhadap harta”.⁴⁹

Berdasarkan seksyen 1 Akta Bil Muatan 1855, endorsan bil muatan akan memindahkan semua hak dan kewajipan di bawah kontrak pengangkutan kepada penerima endorsan. Peruntukan seksyen 1 Akta berkenaan berbunyi:

“Tiap-tiap penerima konsainan barangan yang dinamakan di dalamnya dan tiap-tiap penerima endorsan bil muatan, yang hak milik terhadap harta akan berpindah berdasarkan atau dengan sebab konsainan atau endorsan, hendaklah telah berpindah kepadanya dan terletak hak atasnya semua hak tuntutan, dan tertakluk kepada liabiliti yang sama berkaitan barangan itu seolah-olah kontrak yang terkandung dalam bil muatan itu telah dibuatnya sendiri.”

Pada tahun 1992 England telah memansuhkan Akta Bil Muatan 1855 dan meluluskan Akta Pengangkutan Barangan Melalui Laut

48 *Ibid.*, hlm. 341.

49 Guest, A.G., 1991. *Benjamin Sale of Goods*. Edisi ke-6. London: Sweet & Maxwell, hlm. 846.

1992⁵⁰ sebagai ganti. Pemansuhan ini dibuat disebabkan beberapa kelemahan yang terdapat dalam Akta 1855. Oleh itu, pada masa kini, di England Akta 1992 ini merupakan akta yang menentukan siapakah orang yang mempunyai hak membawa tuntutan di bawah kontrak pengangkutan barangan melalui laut.⁵¹

(d) *Bil Muatan di Bawah Kontrak c.i.f.*

Definisi

C.i.f. bermaksud kos, insurans dan fret.⁵² Di bawah kontrak ini apabila penjual atau pengeksport menyatakan harga barangan, ia termasuk kos pengangkutan barangan melalui laut dan kos insurans marin bagi barangan itu.⁵³ “Kontrak *c.i.f.* bolehlah ditakrifkan sebagai satu kontrak yang dalamnya penjual mengaku membuat penghantaran barangan dengan kapal ke destinasi yang dinamakan dan mengambil insurans berdasarkan terma lazim dalam perdagangan semasa barangan dalam transit.”⁵⁴

Di bawah kontrak ini penjual dikehendaki mengemukakan dokumen-dokumen tertentu kepada pembeli. Pada kebiasaannya dokumen tersebut termasuk bil muatan yang membuktikan pemuatan barangan di pelabuhan yang dipersetujui serta barangan itu menepati kontrak, polisi insurans yang melindungi barangan semasa pelayaran di laut dan invois komersial berkaitan barangan.

Pengemukakan dokumen di atas kepada pembeli memberikan hak kepada penjual untuk mendapatkan bayaran walaupun barangan itu belum sampai ke destinasinya. Pembeli juga wajib membayar sebaik-baik sahaja dokumen di atas dikemukakan kepadanya sekalipun barangan berkaitan hilang atau rosak semasa dalam pelayaran kerana di bawah kontrak *c.i.f.* penjual tidak memberikan jaminan bahawa barangan akan sampai kepada pembeli. Kerugian

50 Rujuk Bab 50.

51 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*, hlm. ii.

52 Istilah dalam bahasa Inggeris ialah *cost, insurance, freight*.

53 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*, hlm. iii.

54 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*, hlm. iv.

kerana kehilangan atau kerosakan barangan, bolehlah dituntut oleh pembeli daripada pihak pengangkut barangan atau pihak insurans yang berkenaan. Berdasarkan keadaan seperti inilah, ada pihak berpendapat bahawa kontrak *c.i.f.* bukanlah kontrak jualan barangan, sebaliknya ia lebih merupakan kontrak jualan dokumen berkaitan dengan barangan.⁵⁵ Walau bagaimanapun, pendapat ini disangkal oleh Hakim Bankes dalam kes *Arnhold Karberg & Co. lwn Blythe Green Jourdain & Co.*⁵⁶

Fungsi bil muatan

Hantar-serah bil muatan kepada pembeli, pada kebiasaannya akan memindahkan hak milik barangan tersebut kepada pembeli. Dalam kes *Clemens Horst lwn Biddell Bros*,⁵⁷ pembeli sejenis tumbuhan secara *c.i.f.* tunai enggan membayar harga barangan selagi barangan itu belum dihantarserahkan kepadanya. Mahkamah memutuskan bahawa di bawah *c.i.f.*, penjual berhak mendapatkan bayaran apabila barangan dimuatkan ke dalam kapal dan apabila dokumen hak milik diserahkan kepada pembeli. Mahkamah juga memutuskan pemilikan bil muatan di sisi undang-undang adalah seperti pemilikan barangan. Dalam kes *Sanders Bros lwn Maclean & Co.*,⁵⁸ pembeli barangan hanya menerima dua daripada tiga bil muatan yang telah dikeluarkan. Oleh sebab itu pembeli enggan membayar harga barangan. Mahkamah memutuskan bahawa pengemukakan satu bil muatan sudah memadai kecuali dalam keadaan yang khusus.

Hantar-serah barangan kepada seseorang yang tidak mengemukakan bil muatan adalah tidak sah. Dalam kes *The Stetin*,⁵⁹ plaintif memuatkan 57 tong minyak bijian ke dalam kapal Stetin berdasarkan bil muatan yang memperuntukkan hantar-serah kepa-

55 Hakim Scrutton H. dalam kes *Arnhold Karberg & Co. lwn Blythe Green Jourdain & Co.* [1915] 2 KB 379, hlm. 388.

56 *Ibid.*, hlm. 510.

57 [1912] AC 18.

58 [1883] 11 QBD 327.

59 (1888) 14 PD 142.

da penerima konsainan yang dinamakan atau ikut perintah. Nakhoda kapal menyerahkan barangan kepada penerima konsainan di pelabuhan memungghah tanpa penerima konsainan mengemukakan bil muatan. Mahkamah memutuskan pemunya kapal tidak berhak menghantarserahkan barangan kepada penerima konsainan tanpa pengemukakan bil muatan. Bukan itu sahaja, penerima barangan boleh dituntut kerana kesalahan *tort* konversi sekalipun penerima merupakan penerima konsainan yang dinamakan atau pemunya sebenar.

Endorsan dan hantar-serah bil muatan akan memindahkan hak milik barangan yang disebut dalam bil kepada penerima endorsan sekiranya empat syarat berikut dipenuhi:⁶⁰

- (i) Bil itu dari segi zahirnya mestilah boleh pindah,
- (ii) Barangan mestilah dalam transit ketika endorsan dibuat,
- (iii) Bil itu mestilah diusulkan oleh seseorang yang mempunyai hak milik yang sah, dan,
- (iv) Endorsan mestilah disertakan dengan niat memindahkan pemunyaan barangan yang dinyatakan dalam bil.

Syarat-syarat bil muatan yang sah

Bil muatan yang sah dan tidak boleh ditolak oleh pembeli/peng-import mestilah memenuhi syarat-syarat berikut:⁶¹

- (i) Bil muatan bersih,⁶²
- (ii) Tarikh bil hendaklah betul,
- (iii) Bil muatan telah dimuatkan atau diterima untuk pemuatan⁶³ dan
- (iv) Bil mestilah tidak cacat.

60 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*, hlm. vii.

61 Hairuddin Megat Latif, *op. cit.*, hlm. viii.

62 Istilah dalam bahasa Inggeris ialah *clean bill of lading*.

63 Istilah dalam bahasa Inggeris ialah *shipped bill of lading* atau *received for shipment bill of lading*.

(i) Bil muatan bersih

Menurut Salmon H. bil muatan bersih bermaksud bil muatan yang tidak mengandungi apa-apa reservasi mengenai kedudukan dan keadaan baik barangan atau pembungkusan dari segi zahirnya (*apparent good order and condition of the goods, or packing*).⁶⁴

Pembeli berhak mendapatkan bil muatan bersih. Ia boleh menolak bil muatan yang mencatatkan kerosakan atau kecacatan pada barangan atau pembungkusan barangan. Prinsip ini disebut dalam kes *Cehave lwn Bremer Handelsgesellschaft*.⁶⁵ Dalam kes ini, bil muatan berkaitan mencatatkan perkataan "*some heating damage to cargo*". Mahkamah memutuskan bahawa pembeli boleh menolak dokumen berkenaan dan juga barangan berkaitan.

Prinsip bil muatan bersih hanya dipakai terhadap keadaan barangan pada tarikh permuatannya. Dalam kes *Golodetz lwn Czarnikow Rionda*,⁶⁶ satu kontrak jualan gula c&f di sebuah pelabuhan Iran telah dibuat berdasarkan peraturan Persatuan Gula Bersih. Peraturan berkaitan menghendaki bil muatan bersih. Satu bil muatan bagi sebahagian gula telah dikemukakan selepas ia dimuatkan ke atas kapal. Gula berkenaan telah rosak disebabkan kebakaran dan dikeluarkan dari kapal serta dimusnahkan. Bil muatan telah mencatatkan "*kargo yang diliputi oleh bil muatan telah dipunggah [di pelabuhan muatan] dan kelihatan rosak disebabkan kebakaran dan/atau air memadamkan api...*" Pembeli menolak bil berkenaan. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli tidak boleh menolak bil berkenaan kerana kerosakan itu berlaku setelah barangan selesai dimuatkan ke kapal.

(ii) Tarikh bil hendaklah betul

Tarikh atau tempoh masa pemuatan barangan ke kapal hendaklah dinyatakan pada bil muatan itu. Sekiranya bil muatan ditarik

64 *British Imex Industries Ltd. lwn Midland Bank Ltd.* [1958] 1 QB 52, hlm. 55.

65 [1976] QB 44.

66 [1980] 1 WLR 495.

secara salah dan barangan telah dimuatkan di luar tempoh masa yang dipersetujui, pembeli berhak menolak bil berkenaan. Kes *Weis lwn Produce Brokers*⁶⁷ melibatkan satu kontrak *c.i.f.* 250 tan kacang putih Cina, pemuatan bulan Januari, Shanghai. Kapal berkaitan dijangka bersedia untuk dimuatkan pada bulan Januari tetapi ia lewat tiba. Barangan telah selesai dimuatkan pada bulan Januari tetapi bil muatan ditarikhkan pada 29 Januari. Mahkamah memutuskan pembeli berhak menolak dokumen berkenaan kerana ia tidak mengesahkan dengan betul pemuatan pada bulan Januari.

Dalam kes *United Baltic lwn Burgett*,⁶⁸ satu kontrak *c.i.f.* kacang putih Cina muatan bulan Januari atau Februari telah dimeterai. Bil muatan telah ditarikhkan pada 31 Januari walaupun barangan selesai dimuatkan antara 2 hingga 4 Februari. Mahkamah memutuskan bahawa bil muatan itu boleh diterima walaupun ia ditarikhkan secara salah. Ini disebabkan, bagi kapal yang terlibat, adalah satu amalan biasa untuk menyatakan dalam bil bahawa barangan telah diterima untuk muatan atau dimuatkan pada 31 Januari. Barangan juga telah dimuatkan ke kapal dalam tempoh masa kontrak.

Dalam kes *Kwei Tek Chao lwn British Traders and Shippers*,⁶⁹ tarikh pada bil muatan telah dipinda secara fraud untuk memberikan gambaran bahawa barangan telah dimuatkan dalam tempoh masa kontrak walaupun pada hakikatnya tidak. Mengenai pindaan ini, Hakim Devlin menyatakan seperti yang berikut:

“Saya berpendapat pandangan yang betul ialah kita mesti memeriksa sifat pindaan dan melihat sama ada pindaan itu menyentuh keseluruhan atau inti sari instrumen itu.”

Kenyataan Hakim Devlin ini hendaklah dilihat dari aspek kegunaan bil muatan itu kepada pembeli. Sekiranya bil muatan itu adalah untuk membolehkannya diniagakan, kebiasaannya pemegang bil akan memindahkannya kepada orang lain (selalunya berlaku dalam kes pembelian barangan yang telah siap dimuat di atas

67 [1921] 7 L.I.L. Rep. 21.

68 (1921) 8 L.I.L. Rep. 190.

69 [1954] 2 QB 459, hlm. 476.

kapal). Dalam hal ini pembeli tentulah memerlukan bil muatan yang tidak akan ditolak oleh pembeli berikutnya.

(iii) Bil muatan telah dimuatkan atau diterima untuk pemuatan

Tertakluk pada perjanjian nyata dan tersirat, bil muatan yang dikemukakan mestilah satu bil muatan telah dimuatkan. Prinsip ini telah ditegaskan oleh mahkamah dalam kes *Diamond Alkali Export Corp. lwn Bourgeois*.⁷⁰ Dalam kes ini, Hakim Mc Cardie menegaskan seperti yang berikut:

“Lord Phillimore semasa membacakan nasihat Majlis Privy (dalam kes *The Marlborough Hill lwn Cowan & Sons* [1921] 1 AC 444) menyatakan, ‘Tidak terdapat perbezaan dari segi prinsip antara pemunya kapal, nakhoda atau ejen yang mengakui bahawa dia telah menerima barangan di dalam dermaganya, atau di dalam bahagian pangkalan yang diuntukkan atau di dalam gudang menunggu pengapalan, dengan pengakuannya bahawa barangan telah sebenarnya dimuatkan di atas kapal.’ Dengan penuh hormat saya berpendapat bahawa ada perbezaan yang sangat mendasar antara kedua-duanya, sama ada dari sudut pandangan undang-undang atau perniagaan.... Jika pandangan Majlis Privy ini dibuat kesimpulan secara logik, penerimaan barangan semata-mata di satu limbungan gudang untuk pengapalan akan datang mungkin sebaiknya boleh dipanggil bil muatan.”

Dari segi amalan telah menjadi kebiasaan untuk kontrak *c.i.f.* secara nyata membenarkan pengemukakan bil muatan telah diterima untuk pemuatan.⁷¹ Dalam kes *The Marlborough Hill*,⁷² Majlis Privy berpendapat bahawa bil muatan telah diterima untuk pemuatan boleh menjadi satu pengemukakan *c.i.f.* yang baik kerana ia boleh dianggap sebagai bil muatan menurut Admiralty Court Act 1861. Mahkamah juga mengakui amalan mengeluarkan bil muatan telah dimuatkan bagi pemuatan pukal dan bil muatan telah diterima untuk pemuatan benda-benda yang lebih kecil.

70 [1921] 3 KB 443, hlm. 452.

71 Istilah dalam bahasa Inggeris *received for shipment bill*.

72 [1921] 2 AC 444.

Bil muatan juga mestilah menepati kuantiti yang telah dipersetujui dalam kontrak. *Re Keighley Maxsted*⁷³ adalah kes mengenai jualan lebih kurang 3000 tan gandum ($\pm 10\%$). Penjual telah memuatkan 4000 tan gandum ke dalam kapal Bombay yang diwakili oleh empat bil muatan: dua untuk 250 tan tiap-tiap satu dan dua lagi untuk 1750 tan tiap-tiap satu. Sekiranya bil-bil ini digabungkan ia masih tidak menepati kuantiti yang dipersetujui walaupun ada kelonggaran 10%. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli berhak menolak bil berkenaan.

Di bawah kontrak *c.i.f.* penjual bertanggungjawab membayar fret. Oleh itu, bil muatan mestilah dicatatkan 'fret telah dibayar'. Kes *Soproma SPA lwn Marine and Animal By-products Corpn.*⁷⁴ adalah mengenai satu kontrak 500 tan "*CHILEAN FISH FULLMEAL*" c&f Savona. Surat kredit bank menetapkan penjual mestilah mengemukakan dokumen berikut: 1. invois komersial; 2. senarai berat; 3. sijil kesihatan yang menunjukkan barangan bebas daripada salmonella; 4. sijil asal analisis dan kualiti; 5. satu set penuh bil muatan atas kapal yang bertanda 'fret telah dibayar'. Surat yang melampirkan dokumen mendeskripsikan barangan sebagai: "*500 CHILEAN FISH FULLMEAL 70% protien, 10% Maks. Lemak, 2% Maks. Garam, 2% Maks. Pasir, 10% Maks. Lembapan*". Mahkamah memutuskan bahawa dokumen yang dikemukakan tidak menepati surat kredit atas alasan berikut:

- (i) Bil muatan keterangan barangan sebagai "*Chilean Fishmeal*"; kandungan protein dinyatakan dalam sijil analisis ialah 69.7% dan dalam sijil kualiti ialah 67% minimum; sijil kesihatan merujuk kepada 'Fishmeal' tetapi tidak membuat rujukan kepada salmonella. Oleh itu, sijil kesihatan, sijil analisis dan sijil kualiti tidak menepati syarat surat kredit. Sungguhpun begitu keterangan dalam bil muatan boleh diterima kerana ia tidak bertentangan dengan keterangan tepat dan penuh barangan dalam invois komersial.

73 (No. 2) (1894) 70 LT 155.

74 [1966] 1 Lloyd's Rep. 367.

- (ii) Bil muatan yang dikemukakan bertanda "*fret pungut*". Ini tidak boleh diterima.
- (iii) Bil muatan dikonsain terus kepada bank penjual walaupun sepatutnya ia ikut perintah (dalam bentuk boleh niaga).

Bil muatan juga mestilah menyebut bahawa barangan akan dibawa ke pelabuhan destinasi yang telah ditetapkan dan sekiranya telah dipersetujui, akan melalui laluan yang telah dipersetujui. Dalam kes *Shipton, Anderson & Co. lwn John Weston Co.*,⁷⁵ mahkamah memutuskan bahawa bil muatan berkaitan tidak sah kerana ia memberikan kebebasan yang sangat luas kepada pengangkut untuk melencong dari laluan yang telah dipersetujui.

Pemalsuan dan pindaan terhadap bil muatan

Bagaimanakah kedudukan undang-undang jika berlaku pindaan pada bil muatan? Dalam kes *Re Salomon & Naudszus*,⁷⁶ seorang penjual gandum dalam kontrak *c.i.f.* telah mengemukakan satu bil muatan dan sijil pemeriksaan yang pada asalnya menyatakan gandum berkaitan telah dimuatkan dalam ruangan 2 dan 3 kapal. Kenyataan ini kemudiannya telah dipinda untuk menunjukkan bahawa gandum telah dimuatkan dalam ruangan 3 dan 4 kapal. Pindaan ini telah dibuat sebelum bil muatan dikeluarkan dan sebelum sijil pemeriksaan diedarkan. Penjual juga mengemukakan sijil insurans yang tidak dipinda dan menyatakan bahawa gandum telah dimuatkan dalam ruangan 3 dan 4 kapal. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli tidak boleh menolak bil muatan berkenaan. Walaupun begitu dalam kes ini Hakim Phillimore berpendapat:

"Dalam kelas kes seperti ini, seseorang khususnya menghendaki satu hak milik sempurna yang boleh dipasarkan. Dia barang kali berurusan dengan banyaknya atas wang yang dipinjam, dan dia berkemungkinan membeli untuk menjualnya semula. Dalam mana-mana keadaan di atas dia memerlukan dokumen

75 (1922) 10 Ll.L.Rep. 762.

76 (1899) 81 LT 325, hlm. 329.

yang bukan sahaja memuaskan hatinya malahan dokumen yang dengannya dia boleh memaksa orang lain untuk menerimanya sebagai dokumen yang memuaskan.”

Pendapat Hakim Phillimore telah disahkan oleh mahkamah dalam kes *S.I.A.T. di dal Ferro lwn Tradax Overseas S.A.*⁷⁷ Dalam kes ini bil muatan pada mulanya tidak memperuntukkan pemuatan ke destinasi yang dinyatakan dalam kontrak. Ia kemudiannya dipinda selepas barangan tiba ke destinasi ditetapkan bagi menyatakan destinasi tersebut. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli berhak menolak bil yang telah dipinda kerana tiada bukti terdapat kuasa membuat pindaan bagi pihak pengangkut. Tambahan pula, pembeli berhak kepada dokumen yang menyaksikan satu kontrak pengangkutan barangan dari masa pemuatan hingga ke destinasi yang ditetapkan dalam kontrak.

2. Carterparti Masa

Carterparti pelayaran merupakan satu kontrak apabila seseorang menyewa sebuah kapal untuk pelayaran tertentu. Manakala carterparti masa merupakan satu kontrak apabila seseorang menyewa sebuah kapal untuk tempoh masa tertentu. Bagi kedua-dua jenis carterparti di atas, lazimnya tiap-tiap syarikat perkapalan mempunyai kontrak bentuk seragam.⁷⁸

(a) Pengenalan

Dalam carterparti masa, pemunya kapal menyerahkan kapalnya kepada pencarter bagi tempoh masa yang telah dipersetujui. Pencarter bebas menggunakan kapal tersebut berdasarkan keperluan menurut batasan kontrak yang dibenarkan.⁷⁹ Oleh sebab pencarter mengawal fungsi komersial kapal berkenaan, ia bertanggungjawab

77 [1980] 1 Lloyd's Rep. 53.

78 Wilson, John F., 1992. *Carriage of Goods by Sea*. London: Pitman Publishing, hlm. 92.

79 *Ibid.*

terhadap perbelanjaan yang timbul daripada aktiviti berkaitan.⁸⁰ Pencarter juga berkewajipan melepaskan tanggungan pemunya kapal terhadap libiliti yang timbul daripada tindakan nakhoda dalam mematuhi arahan-arahan pencarter.⁸¹

(b) *Fasal memerihalkan kapal*

Kecekapan kapal yang dicarter sangat penting kerana kejayaan keseluruhan perdagangan bergantung padanya. Mukadimah carter biasanya akan menyatakan spesifikasi kapal secara terperinci, terutamanya yang berkaitan dengan kelajuan, keupayaan muatan dan penggunaan bahan api.⁸² Terdapat perbezaan pendapat dari segi kepentingan undang-undang berkaitan dengan butiran di atas. Begitu juga dari segi remedi yang boleh dipohon daripada mahkamah sekiranya butiran tersebut tidak tepat.⁸³

Mengenai butiran kelajuan dan penggunaan bahan api, misalnya, penimbangtara di New York menganggapnya sebagai waranti berterusan.⁸⁴ Ini bermakna kapal perlu mengekalkan keupayaan tersebut sepanjang tempoh masa carter. Manakala mahkamah Inggeris pula menganggap sebagai waranti keadaan kapal pada masa hantar-serah kapal di bawah carter.⁸⁵

(c) *Tempoh masa carter*

Satu fasal dalam carter biasanya akan menetapkan masa carter mengikut hari, bulan atau tahun.⁸⁶ Sungguhpun demikian, dari segi amalan pergerakan kapal di bawah carter, masa tidak dapat dirancang dengan setepatnya dalam memastikan kapal tiba di pelabuhan yang dipersetujui pada tarikh ditetapkan untuk hantar semula kapal

80 *Ibid.*

81 *Ibid.*

82 *Ibid.*

83 *Ibid.*

84 *Ibid.*

85 *Ibid.*

86 *Ibid.*

bagi tujuan penamatan carter.⁸⁷ Kadangkala kapal akan tiba lebih awal (*underlap*) atau lewat (*overlap*). Dalam hal ini mahkamah mengiktiraf masalah yang timbul dan bersedia membenarkan selisih tolak ansur lebih kurang lima peratus kecuali pihak berkontrak telah secara nyata memperuntukkan fasal mengenai kelewatan.⁸⁸ Sekiranya pencarter memulangkan kapal kepada pemunya kapal selepas tamat tempoh carter tapi masih dalam selisih kelewatan yang dibenarkan, dia dikehendaki membayar untuk kelewatan itu menurut kadar biasa carter.⁸⁹

(d) *Fasal luar sewa*

Sewa kena dibayar sepanjang masa carter tidak kira sama ada pencarter menggunakan kapal itu ataupun tidak.⁹⁰ Pada kebiasaannya terdapat fasal luar sewa yang memperuntukkan bahawa sewa tidak perlu dibayar untuk tempoh masa kapal tidak dapat digunakan sepenuhnya disebabkan kemalangan atau ketidakcekapan yang boleh dipersalahkan pada pemunya kapal.⁹¹ Fasal berkenaan akan menetapkan peristiwa yang membolehkan kapal dikategorikan di bawah luar sewa. Fasal ini akan berkuat kuasa semata-mata dengan berlakunya peristiwa ditetapkan tanpa mengira jenis kesalahan di pihak pemunya kapal.⁹²

Apabila fasal berkenaan beroperasi, pencarter berhak kepada penyelarasan sewa bagi menampung masa yang hilang. Kebanyakan fasal luar sewa memasukkan peruntukan nyata yang dibuat untuk memudahkan pencarter menolak amaun sepatutnya daripada ansuran berikutnya.⁹³

Pada masa kini, mahkamah bersedia untuk membenarkan pemotongan tanpa adanya peruntukan nyata berkaitannya dalam kon-

87 *Ibid.*

88 *Ibid.*

89 *Ibid.*

90 *Ibid.*

91 *Ibid.*

92 *Ibid.*

93 *Ibid.*

trak dengan syarat ia dibuat secara suci hati dan atas alasan yang munasabah.⁹⁴

(e) *Hak menarik balik atas sebab kegagalan membayar sewa*

Sewa merupakan harga yang dibayar kerana penggunaan kapal. Ia selalunya dikira berdasarkan satu jumlah tetap bagi tiap-tiap tan berat tetap kapal untuk tempoh masa yang khusus. Contohnya 30 hari atau satu bulan kalendar.⁹⁵ Sewa selalunya dibayar terdahulu setiap bulan atau setiap dua minggu. Apabila kapal disewa untuk tempoh masa yang panjang, ia akan terdedah pada turun naik kadar sewa, penilaian mata wang dan kesan inflasi terhadap kos operasi kapal yang ditanggung oleh pemunya kapal.⁹⁶ Oleh sebab itu, kebiasaannya carterparti memperuntukkan satu 'fasal mata wang' yang secara nyata menetapkan kadar pertukaran tetap antara mata wang yang disebut untuk bayaran sewa dengan mata wang yang lain.⁹⁷

Menurut *common law*, kelewatan membayar sewa tidak dianggap sesuatu yang mengecewakan kontrak.⁹⁸ Oleh yang demikian, pemunya kapal tidak boleh menarik balik kapal jika berlaku kelewatan membayar sewa.⁹⁹ Bagi mengatasi kelemahan ini, satu fasal akan dimasukkan yang memberikan hak kepada pemunya kapal untuk menarik balik kapal apabila pencarter gagal membayar sewa dalam masa yang ditetapkan.¹⁰⁰

(f) *Fasal penggajian dan tanggung rugi*

Kebanyakan carter memperuntukkan satu fasal yang memberikan hak kepada pencarter untuk menggunakan kapal sepenuhnya dalam had-had yang ditetapkan. Fasal itu juga mengandungi aku

94 *Ibid.*

95 *Ibid.*

96 *Ibid.*

97 *Ibid.*

98 *Ibid.*

99 *Ibid.*

100 *Ibid.*

janji bahawa nakhoda kapal akan mematuhi arahan dan perintah pencarter. Antara had yang dikenakan pada pencarter ialah yang berkaitan dengan kargo yang dibawa dan had geografi perdagangan.¹⁰¹ Terdapat juga fasal yang menetapkan kapal dikehendaki belayar di pelabuhan selamat.

Satu daripada fasal penting ialah fasal mengenai hak pencarter untuk mengeluarkan bil muatan yang akan ditandatangani oleh nakhoda apabila diminta oleh pencarter.¹⁰² Hak ini wujud walaupun bil itu ketara berbeza dengan terma-terma carterparti. Penerima endorsan bil muatan dengan nilai dan penerima yang menerima secara suci hati, boleh menguatkuasakan bil terhadap pemunya kapal. Ini disebabkan nakhoda, apabila menandatangani bil, bertindak sebagai ejen pemunya kapal.¹⁰³ Pemunya kapal tidak dikecualikan daripada tanggungan, walaupun ada fasal carterparti yang melindunginya daripada tuntutan sedemikian. Fasal sedemikian hanya mengikat antara pemunya kapal dengan pencarter.¹⁰⁴

3. Pelencongan

Takrif

Pelencongan ialah satu kaedah melaksanakan kontrak secara yang tidak dibenarkan. Ia berlaku apabila kapal melencong dari laluan pelayaran geografi yang lazim atau laluan kontrak yang diterima.¹⁰⁵ Telah diterima sebagai satu aku janji secara tersirat menurut *common law* dalam mana-mana kontrak pengangkutan barangan melalui laut bahawa kapal tidak boleh secara munasabah melencong dari laluan dipersetujui, atau jika tiada laluan yang dipersetujui, dari laluan lazim, atau, jika tiada laluan lazim, dari laluan terus.¹⁰⁶

101 *Ibid.*

102 *Ibid.*

103 *Ibid.*

104 *Ibid.*

105 Simon Baughan, "Does Deviation Still Matter" [1991] 1 LMCLQ 70, hlm. 70.

106 Day, D.M. & Griffin, Bernadette, 1993. *The Law of International Trade*. London: Butterworth & Co. (Publisher) Ltd., hlm. 25.

Menurut Kahn-Freund “apabila pengangkut mengaku janji untuk mengangkut barangan, dia mengaku janji untuk membawanya melalui laluan biasa.”¹⁰⁷ Sekiranya pengangkut tidak melalui laluan yang dia telah memberikan persetujuan secara nyata atau tersirat, dia dikatakan telah melencong.¹⁰⁸

Kecualian kepada prinsip am

Seperti yang dinyatakan di atas, sebuah kapal tidak boleh secara tidak munasabah melencong dari laluan dipersetujui, atau, jika tiada laluan dipersetujui, dari laluan lazim, atau jika tiada laluan lazim, dari laluan terus. Satu laluan ditakrifkan sebagai yang berikut:

“Sebuah kapal bertanggungjawab, dalam apa juga keadaan, ketika belayar di lautan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, menggunakan laluan lazim di antara dua tempat. Jika tidak dinyatakan, laluan itu dianggap laluan geografi secara terus, tetapi laluan itu boleh disesuaikan dalam banyak keadaan kerana pelayaran atau lainnya, dan bukti sentiasa boleh diberikan untuk menunjukkan apakah laluan yang lazim itu, melainkan sesuatu laluan khusus ditentukan oleh pencarter atau dinyatakan dalam bil muatan.”¹⁰⁹

Dalam kes *Reardon Smith lwn Black Sea and Baltic Insurance*,¹¹⁰ sebuah kapal dicarter untuk belayar dari sebuah pelabuhan di Laut Hitam ke Sparrow di Amerika Syarikat. Kapal ini telah melencong dari laluan terus geografi untuk mengisi minyak di Constanza. Semasa perbicaraan dibuktikan bahawa kapal yang terlibat dalam perdagangan ini singgah di Constanza dan 25% daripada kapal yang menggunakan bahan api minyak yang melalui Selat Bosphorus mengikuti amalan yang sama. Mahkamah memutuskan

107 Otto Kahn-Freund, 1965. *The Law of Carriage by Inland Transport*. Edisi ke-4. London: Steven & Sons Ltd., hlm. 284.

108 Ridley, Jasper, 1975. *The Law of Carriage of Goods by Land, Sea, and Air*. Edisi ke-4. London: Shaw and Sons Ltd., hlm. 25.

109 Lord Porter dalam kes *Reardon Smith lwn Black Sea and Baltic Insurance* [1939] AC 562, hlm. 584.

110 [1939] AC 562.

bahawa tiada pelencongan berlaku dari laluan biasa.

Sebuah kapal dibenarkan melencong jika tujuannya untuk menyelamatkan nyawa atau mengelakkan bahaya yang mungkin berlaku pada kapal dan kargo. Seterusnya pelencongan bagi tujuan keselamatan untuk memperbaiki kerosakan yang dialami oleh kapal semasa pelayaran juga dibenarkan. Dalam hal ini, sama ada kerosakan itu berlaku akibat daripada ketaklayakan layar tidak berkaitan langsung. Dalam kes *Kish lwn Taylor*,¹¹¹ nakhoda kapal telah memuatkan kargo secara berlebihan di atas dek menyebabkan kapal menjadi tak layak layar. Bagi tujuan membaiki kerosakannya di sebuah pelabuhan, kapal tersebut terpaksa melencong dari laluan biasanya. Mahkamah memutuskan bahawa pelencongan tersebut dibenarkan.

Pelencongan bagi tujuan menyelamatkan kapal yang sedang mengalami kesusahan seterusnya dibenarkan kerana ia mungkin juga melibatkan nyawa.¹¹² Sungguhpun demikian jika pelencongan itu untuk tujuan menyelamatkan harta semata-mata, ia tidak dibenarkan. Dalam kes *Scaramanga lwn Stamp*,¹¹³ sebuah kapal telah melencong untuk membantu sebuah kapal dalam kecemasan. Kapal yang menyelamat bersetuju menunda kapal dalam kecemasan dengan bayaran £100. Semasa kerja penundaan itu kapal yang menyelamat terkandas dan tenggelam. Mahkamah memutuskan bahawa sekiranya kapal yang menunda melakukan pelencongan semata-mata untuk menyelamatkan anak-anak kapal dalam kecemasan, pelencongan itu adalah sah. Tetapi ia tidak dibenarkan menyelamatkan kapal bermasalah itu. Oleh yang demikian, pelencongannya adalah tidak sah.

Kedudukan undang-undang di Malaysia

Seperti yang dinyatakan sebelum ini, Malaysia menerima pakai

111 [1912] AC 604.

112 Wilson, John F., 1992. *Carriage of Goods by Sea*. London: Pitman Publishing, hlm. 19.

113 [1880] 5 CPD 295.

Kaedah Hague 1924 dengan memasukkannya dalam Jadual Pertama Akta Pengangkutan Barang Melalui Laut 1950 (Selepas ini disebut Akta 1950). Di bawah Akta 1950 kapal diberikan kebebasan yang lebih luas untuk melakukan pelencongan. Perlu diingat bahawa kebebasan ini hanya boleh dinikmati sekiranya Akta 1950 terpakai pada kontrak pengangkutan yang terbabit. Kaedah Hague tidak terpakai jika barangan yang terlibat ialah, yang pertama, binatang hidup; dan kedua, kargo yang berdasarkan kontrak pengangkutan, diangkut di atas dek dan ia sememangnya diangkut secara sedemikian. Menurut kaedah 4, artikel IV dalam Jadual Pertama Akta 1950 mana-mana pelencongan untuk menyelamatkan atau cuba menyelamatkan nyawa atau harta di laut atau mana-mana pelencongan yang munasabah hendaklah tidak dianggap sebagai melanggar kaedah Jadual Pertama atau memungkiri kontrak pengangkutan.

Kaedah Hague 1924 tidak memperuntukkan takrif pelencongan. Menurut Wilson, ini mungkin disebabkan tiada niat untuk mengganggu prinsip *common law* yang telah diterima baik.¹¹⁴ Masalah yang timbul di bawah kaedah ini ialah maksud pelencongan munasabah. Masalah seperti ini telah pun dihadapi oleh mahkamah Inggeris. Dalam kes *Stag Line Ltd. lwn Foscola Mango & Co. Ltd.*,¹¹⁵ sebuah kapal yang belayar dari Swansea ke Constantinople telah melencong ke St. Ives untuk menurunkan beberapa orang jurutera. Jurutera ini belayar bersama bagi tujuan menguji alat penjimatan bahan api. Semasa meninggalkan St. Ives, kapal ini telah terkandas dan kargo yang dibawanya telah hilang. Mahkamah memutuskan bahawa ini bukanlah pelencongan munasabah. Ketua Hakim Greer menyatakan di Mahkamah Rayuan, "Saya berpendapat perkataan (pelencongan munasabah) bermakna pelencongan bagi kepentingan kapal atau pemunya kargo atau kedua-duanya, yang tiada pemunya kargo yang munasabah akan menimbulkan apa-apa bantahan."

114 Wilson, John F., *ibid.*

115 [1932] AC 328.

Lord Atkin kemudiannya menjelaskan konsep ini seperti yang berikut:

"A deviation may and often will, be caused by fortuitous circumstances never contemplated by the original parties to the contract, and may be reasonable though it is made solely in the interests of the ship or solely in the interests of the cargo or indeed in the direct interests of neither; as for instance where the presence of a passenger or of a member of the ship or crew was urgently required after the voyage had begun on a matter of national importance; or where some person on board was a fugitive from justice, and there were urgent reasons for his immediate appearance"

4. Hak Membuat Tuntutan

Pengenalan

Akta Pengangkutan Barang Melalui Laut 1992 telah diluluskan untuk mengatasi beberapa masalah mengenai hak membuat tuntutan di bawah Akta Bil Muatan 1855. Masalah ini timbul daripada peruntukan seksyen 1 Akta 1855 tersebut yang memindahkan hak pengapal kepada penerima konsainan barangan atau penerima endorsan bil muatan yang di dalamnya hak milik terhadap harta akan berpindah berdasarkan atau dengan sebab konsainan atau endorsan.

Akta Bil Muatan 1855 (Akta 1855)¹¹⁶

(a) Seksyen 1 Akta 1855

Menurut Todd, seksyen 1 Akta 1855 tidak dirangka secara berkesan bagi mencapai maksudnya. Barangkali undang-undang berkaitan bil muatan masih lagi pada peringkat permulaan pada tahun 1855 atau disebabkan ketidaktepatan pada pihak perundangan.¹¹⁷ Sek-

116 (18 & 19 Vict C 111). Akta ini merupakan statut Inggeris.

117 Todd, P.N., "Contract with consignee and endorsee" [1984] 3 LMCLQ 476, hlm. 477.

syen ini bertujuan menghapuskan kesukaran yang timbul daripada keputusan kes *Thomson lwn Dominy*,¹¹⁸ manakala semenjak kes *Lickbarrow lwn Mason*¹¹⁹ endorsan dan hantar-serah bil muatan boleh memindahkan hak milik barangan. Walau bagaimanapun, pemindahan tersebut tidak memberikan hak menuntut atas namanya sendiri. Pada tahun 1855, masalah ini merupakan masalah yang baharu, kerana sebelum wujudnya laluan perkapalan yang tetap, telegraf, radio dan perkhidmatan pos, pembeli biasanya akan hadir sendiri di pelabuhan dan biasanya dia jugalah pengapal barangan tersebut (lazimnya kontrak jualan *f.o.b.*).¹²⁰ Selepas tahun 1855, pembeli selalunya tidak lagi perlu hadir secara fizikal. Oleh itu, lebih mudah untuk penjual yang bertanggungjawab membuat pengapalan. Barangkali tujuan akta 1855 adalah untuk menyesuaikan keadaan dengan perubahan amalan pada masa itu dan dengan itu memindahkan hak kontraktual dan tanggungjawab pembeli berasaskan dasar umum, terutamanya, apabila transaksi ialah jualan secara langsung dan bukannya endorsan melalui satu sandaran.¹²¹

Sebelum kewujudan akta ini, satu kontrak pengangkutan laut-an tidak berpindah bersama-sama dengan pindahan bil muatan atau pindahan hak milik barangan.¹²² Berdasarkan kes *Thomson lwn Dominy*, penerima pindahan tidak memperoleh apa-apa hak menuntut atas namanya sendiri jika berlaku satu kemungkiran kontrak. Manakala menurut kes *Sanders lwn Vanzeller*,¹²³ penerima pindahan tidak boleh dituntut berdasarkan kontrak pengangkutan berkaitan. Menurut *common law*, endorsan bil muatan selalunya tidak berkesan dalam memindahkan hak-hak dan obligasi di bawah satu kontrak pengangkutan kepada penerima endorsan disebabkan doktrin priviti kontrak.¹²⁴

118 (1787) 14 M & W 403.

119 (1787) 5 TR 683.

120 Todd, P.N., *ibid.*

121 *Ibid.*

122 Colinviaux, Roul, 1982. *Carver's Carriage by Sea*. London: Stevens & Sons, hlm. 63.

123 (1843) 3 G & D 580.

124 Wilson, John F., *ibid.*, hlm. 148.

Untuk mengatasi kelemahan yang dinyatakan di atas, Bill of Lading Act telah diluluskan di England pada 14 Ogos 1855.¹²⁵ Seksyen 1 Akta berkenaan adalah seperti yang berikut:

“Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading to whom property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or endorsement shall have transferred to and vested in him all rights of suit and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.”

Pemakaian Bill of Lading Act 1855 di Malaysia

Undang-undang perdagangan Inggeris mesti diikuti di Negeri-negeri Melayu berdasarkan seksyen 5(1) Akta Undang-undang Sivil 1956.¹²⁶ Undang-undang yang dipakai ialah undang-undang yang berkuat kuasa di England pada 7 April 1956.

Seksyen 5(1) memperuntukkan:

“Dalam semua masalah atau perkara yang timbul atau yang perlu diputuskan dalam Negeri-negeri Melayu selain Melaka dan Pulau Pinang tentang ... pengangkutan udara, darat dan laut ..., undang-undang yang akan ditadbirkan adalah sama seperti yang ditadbirkan di England dalam kes yang sama pada tarikh berkuat kuasanya Akta ini, jika masalah atau perkara yang sedemikian telah timbul atau hendak diputuskan di England, melainkan jika dalam mana-mana kes terdapat atau akan diperbuat apa-apa peruntukan menurut undang-undang bertulis.”

Persoalan yang timbul ialah adakah Bill of Lading Act 1855 yang dipakai di England terpakai di Malaysia?

Berdasarkan perkataan dalam seksyen 5(1) di atas, iaitu “pengangkutan laut” serta perkataan “undang-undang yang akan ditadbirkan adalah sama seperti yang ditadbirkan di England”,

125 (18 & 19 Vict C 111).

126 Akta 67.

penulis berpendapat Bill of Lading Act 1855 juga dipakai di Malaysia. Pendapat ini dapat disokong dengan kes *Seng Djit Hin lwn Nagurda Purshotumdas & Co.*¹²⁷ apabila diputuskan oleh Majlis Privy bahawa statut yang berkaitan dengan undang-undang persaudagaran yang berkuat kuasa di England hingga 7 April 1956 terpakai juga di Malaysia. Marasinghe juga dalam bukunya '*Principles of International Trade Law*' menyatakan pendirian yang hampir sama.¹²⁸

Kelemahan-kelemahan Bill of Lading Act 1855

Menurut Todd, seksyen 1 berkenaan tidak dirancang secara berkesan untuk mencapai maksudnya. Ini kerana mungkin undang-undang berkaitan bil muatan masih lagi pada peringkat awal pada tahun 1855 atau mungkin disebabkan ketidaktepatan pada pihak perundangan.¹²⁹ Menurut Benjamin, kelemahan akta disebabkan ia mengaitkan secara sangat rapat pemindahan hak kontrak dan pengenaan tanggungan dengan pemindahan hak milik.¹³⁰ Walaupun 'atas' dan 'dengan sebab' merupakan alternatif, hak milik jarang berpindah secara sedemikian. Kerap berlaku hak milik berpindah selepas konsainan atau endorsan dibuat. Contohnya, jika barangan dimuatkan sebagai sebahagian daripada kargo pukal yang belum ditentukan, hak milik tidak akan berpindah sehingga serahan barangan di pelabuhan pelepasan. Kadang-kadang bayaran mungkin dibuat selepas endorsan dan jika penjual merizabkan hak pelupusan sehingga bayaran dibuat, hak milik mungkin berpindah atas dan dengan sebab bayaran dan bukan dengan sebab endorsan atau konsainan.¹³¹ Menurut Carver, kelemahan seksyen 1 ini ialah ia beranggapan bahawa kontrak pengangkutan terkandung dalam bil muatan. Pada hakikatnya, ini tidak semestinya benar dalam

127 [1924] AC 444, hlm. 448-49.

128 Marasinghe, Lakshman, 1998. *Principles of International Trade Law*. Kuala Lumpur: Butterworth Asia, hlm. 341-42.

129 Todd, P.N., *op. cit.*, hlm. 477.

130 Guest, A.G., *op. cit.*, perenggan 1476.

131 Day, D.M., *op. cit.*, hlm. 46-49, 72-77.

semua keadaan dan sudah pasti tidak sedemikian apabila pengapal telah mencarter kapal atau mana-mana bahagiannya, yang dalam kes ini, kontrak akan diwujudkan oleh carterparti dan bukan oleh bil muatan.¹³² Seterusnya, Carver berhujah bahawa bil muatan yang ditandatangani oleh nakhoda hanya akan merupakan kontrak pengangkutan apabila tiada kontrak telah dibuat sebelumnya oleh pemunya kapal.¹³³

Lord Bramwell dalam kes *Sewell lwn Burdick*,¹³⁴ mengkritik seksyen ini dengan menegaskan bahawa “tiada kontrak yang terkandung dalam bil muatan dan bil muatan hanyalah resit penerimaan untuk barangan yang menjadi bukti terma kontrak pengangkutan.”¹³⁵ Kes *Sewell* juga memberikan tafsiran bahawa hak milik tidak akan berpindah bagi faedah bank sebagai penerima sandaran. Oleh yang demikian, tentulah munasabah jika kita berhujah bahawa hak milik tidak mungkin berpindah dengan sebab konsainan atau endorsan tetapi sebaliknya akan selalu bergantung pada niat pihak yang berkontrak.¹³⁶

Dalam kes *Sewell lwn Burdick*,¹³⁷ alat mesin yang telah dikon-sainkan ke Poti boleh dihantarserahkan kepada pengapal atau diserahkan hak dengan pembayaran fret. Pengapal terbabit menyandar-kan bil muatan kepada bank sebagai sekuriti atas satu pinjaman. Pengapal gagal menuntut barangan tersebut. Barangan berkenaan telah dijual oleh Pihak Berkuasa Kastam Rusia tetapi ia tidak melebihi jumlah bayaran duti kastam. Pemunya kapal cuba mendapatkan fret daripada bank yang merupakan pemegang bil muatan. Mahkamah memutuskan bahawa endorsan dan hantar-serah satu bil muatan semata-mata sebagai satu cara sandaran tidak akan memindahkan hak milik terhadap barangan kepada penerima endor-

132 Colinvaux, Roul, 1982. *Carver's Carriage of Goods by Sea*. London: Steven & Sons, perenggan 88.

133 *Ibid.*, perenggan 89.

134 (1884) 10 App. Cas. 74.

135 *Per* Lord Bramwell dalam kes *Sewell lwn Burdick* (1884) 10 App. Cas. 74, hlm. 105.

136 *Sewell lwn Burdick* (1884) 10 App. Cas. 74, hlm. 105.

137 (1884) 10 App. Cas. 74.

san untuk menyebabkan dia bertanggung atas kontrak yang terkandung dalam bil muatan.

Seperti yang telah dinyatakan sebelum ini, sekiranya barangan terdiri daripada kargo pukal yang belum ditentukan, hak milik tidak berpindah berdasarkan bil muatan. Sebaliknya, ia berpindah setelah barangan ditentukan. Masalah akan semakin rumit jika barangan terlibat hilang selepas endorsan tetapi sebelum ia ditentukan kerana terdapat anggapan adalah mustahil untuk memindahkan hak milik pada barangan yang tidak lagi wujud.¹³⁸

Satu lagi situasi yang akan menimbulkan kesukaran ialah apabila hak milik berpindah sebelum kontrak pengangkutan dibuat. Ini disebabkan pindahan hak tuntutan menurut seksyen 1, kelihatan bergantung pada kewujudan kontrak pengangkutan.¹³⁹ Sebagai contoh, jika hak milik berpindah sebelum konsainan sedangkan ruang fret belum lagi ditempah terlebih dahulu, hak milik telah berpindah sebelum selesai kontrak pengangkutan. Oleh itu, hak menuntut boleh dianggap tidak berpindah.¹⁴⁰

Alternatif kepada seksyen 1

(a) Kontrak tersirat

Dengan ketiadaan hak membawa tuntutan berdasarkan Akta 1855 "maka menjadi satu amalan sejagat di Temple untuk mengusulkan satu kontrak tersirat bagi menjustifikasikan hak membawa tuntutan."¹⁴¹

Kaedah ini telah diikuti dalam kes *Brandt lwn Liverpool*.¹⁴² Dalam kes ini serbuk zink telah dimuatkan ke dalam kapal dalam keadaan rosak tetapi pemunya kapal mengeluarkan bil muatan yang menyatakan bahawa barangan telah dimuatkan ke dalam kapal yang pada zahirnya dalam keadaan yang baik. Berikutnya kargo

138 Todd, P.N., *op. cit.*, hlm. 477.

139 *Ibid.*, hlm. 485.

140 *Ibid.*

141 Llyod, Sir Anthony, "The Bill of Lading: Do We Really Need It", [1989] LMCLQ 47, hlm. 52.

142 [1924] 1 KB 575.

itu telah dipungkah semula dan dipulihkan dengan kos £748 dan dimuatkan semula ke dalam kapal lain. Oleh sebab itu, barangan ini lewat sampai ke destinasiya. Bil muatan telah diendorskan bagi faedah plaintif (sebuah bank) yang telah memberikan pendahuluan secara suci hati. Apabila kapal yang kedua sampai ke destinasiya, penerima endorsan mengemukakan bil muatan, membayar fret (dengan bantahan) berjumlah £748 apabila diminta oleh pemunya kapal dan menerima hantar-serah kargo itu. Bank penerima endorsan kemudiannya menuntut ganti rugi daripada pemunya kapal atas kelewatan barangan sampai (menyebabkan nilai barangan turun) dan menuntut semula £748 tersebut. Namun sebagai penerima sandaran, bank tidak layak menuntut di bawah Akta 1855. Mahkamah memutuskan dan menyatakan bahawa dengan tindakan mengemukakan bil muatan, satu kontrak disiratkan wujud antara bank penerima endorsan dengan pemunya kapal berasaskan terma bil muatan.

Prinsip yang dinyatakan oleh mahkamah dalam kes di atas kemudiannya dikenali sebagai doktrin *Brandt lwn Liverpool*. Doktrin ini beroperasi “bergantung pada sama ada fakta menyokong kewujudan kontrak baharu, dan sekiranya ada fakta itu, banyak kesukaran pemakaian Akta 1855 dapat dielakkan.”¹⁴³ Yang tersirat ialah apabila bil muatan (atau perintah hantar-serah) dikemukakan dan barangan dihantarserahkan. Oleh itu, hantar-serah adalah berdasarkan terma bil muatan (atau perintah hantar-serah).¹⁴⁴ Hendaklah diingat bahawa pensiratan ini tidak bergantung pada berpindahnya hak milik am atau khas.¹⁴⁵

Antara kesukaran dalam operasi Akta 1855 ialah ia bergantung pada pindahan hak milik dan kekangan dalam memindahkan bil muatan tetapi tidak termasuk dokumen lain seperti perintah hantar-serah. Kesan kekangan ini ialah Akta 1855 jarang-jarang berkuat kuasa dalam jualan konsainan pukal yang belum dibahagi-

143 Todd, P.N., *op. cit.*, hlm. 187.

144 *Ibid.*

145 *Ibid.*

bahagikan.¹⁴⁶ *Brandt lwn Liverpool* tidak tertakluk pada mana-mana kekangan ini.¹⁴⁷

Doktrin *Brandt lwn Liverpool* telah digunakan dalam kes *Dona Mari*.¹⁴⁸ Dalam kes ini satu kargo keropok ubi kayu telah dimuatkan ke dalam kapal berdasarkan dua bil muatan yang dikeluarkan kepada penerima konsainan. Kedua-dua bil berkenaan ialah bil bersih walaupun pada hakikatnya resit nakhoda kapal merekodkan bahawa ubi kayu itu lembab semasa dimuatkan ke dalam kapal. Penerima konsainan kemudiannya mengendorskan satu daripada bil muatan kepada plaintif dan menyerahkan bersama-samaanya satu perintah hantar-serah kapal bagi baki kargo. Selepas plaintif menerima hantar-serah bahagian kargonya dengan pengemukaan dokumen berkaitan, dia kemudiannya menuntut daripada pengangkut kerana kerosakan yang disebabkan oleh kelembapan. Penerima konsainan cuba bergantung pada estoppel yang diwujudkan oleh bil muatan bersih itu. Mahkamah memutuskan bahawa sungguhpun dia tiada hak di bawah kontrak asal, tetapi oleh sebab hak milik telah berpindah dengan sebab endorsan bil, penerima konsainan boleh menuntut dan mendapatkan ganti rugi.¹⁴⁹

Doktrin *Brandt lwn Liverpool* telah dihalang sebahagian penggunaannya oleh Hakim Bingham dalam kes *Aramis*.¹⁵⁰ Dalam kes ini terdapat kegagalan sepenuhnya penghantarserahan mana-mana kargo. Fakta kes ini ialah satu kuantiti barangan yang dikeluarkan berdasarkan beberapa bil muatan telah dimuatkan secara pukal. Pada masa bil muatan terakhir dikemukakan di pelabuhan punggah, bekalan kargo itu telah habis. Mahkamah Rayuan memutuskan bahawa tiada pertalian antara pemunya kapal dengan pemegang bil muatan yang boleh disiratkan wujud semata-mata dengan pengemukaan bil oleh pemegang bil kepada pemunya kapal, diikuti dengan hantar-serah bahagian barangan yang diliputi oleh bil kepada pemegangnya.

146 *Ibid.*, hlm. 188.

147 *Ibid.*

148 *Cremer lwn General Carriers SA* [1973] 2 Lloyd's Rep. 366.

149 *Ibid.*, hlm. 371.

150 [1989] 1 Lloyd's Rep. 213.

Keputusan kes ini telah dikritik oleh beberapa pengulas dengan alasan mahkamah terlalu tegar dalam pemakaian kaedah kontrak mengenai tawaran, penerimaan, *consensus ad idem* dan balasan.¹⁵¹ Walau bagaimanapun, kes *Captain Gregos* (No. 2)¹⁵² mencadangkan kesediaan baru memberikan laluan kepada doktrin *Brandt v. Liverpool*.¹⁵³ Dalam kes ini, Mahkamah Rayuan memutuskan bahawa, berdasarkan fakta dan keterangan, satu kontrak akan diisratkan antara BP dengan pemunya kapal untuk memberikan realiti perniagaan kepada transaksi antara mereka.¹⁵⁴ Sejauh manakah kekangan wujud dalam doktrin ini masih tidak jelas.¹⁵⁵

Bagi memastikan doktrin ini berkuat kuasa, "adalah mustahak hantar-serah diterima berdasarkan bayaran fret bagi tanggungan bayaran sedia ada, kerana bayaran itu mewujudkan balasan yang perlu untuk menjadikan kontrak tersirat itu boleh dikuatkuasakan."¹⁵⁶ Barangkali dalam keadaan apakah fret telah terdahulu dibayar dan tiada lagi bayaran sedia ada yang lain, penerima endorsan tidak akan berjaya menggunakan prinsip ini.¹⁵⁷ Bayaran fret (atau bayaran lain) menjadikan balasan bagi kontrak tersirat, datang daripada penerima kargo. Balasan datang daripada pengangkut apabila hantar-serah kargo berdasarkan bil muatan berkaitan.¹⁵⁸

Walaupun dalam semua kes yang doktrin ini telah digunakan dengan jayanya oleh penerima kerana dia telah membayar fret atau demuraj, secara prinsipnya, tiada keperluan mencari balasan kewangan, selagi beberapa balasan boleh ditunjukkan. Boleh jadi

151 Clarke, Malcom, "The consignee's right of action against the carrier of goods by sea, *The Captain Gregos* (No. 2) [1991] 1 LMCLQ 5, hlm. 6-7. Lihat juga Treitel, G.H., "Bill of lading and implied contracts" [1989] LMCLQ 16, hlm. 150.

152 [1990] 2 Lloyd's Rep. 395.

153 Clarke, Malcom, "The consignee's right of action against the carrier of goods by sea, *The Captain Gregos* (No. 2) [1991] 1 LMCLQ 5, hlm. 6.

154 [1990] 2 Lloyd's Rep. 395, lihat hlm. 403-05 per Bingham L.J.

155 Wilson, John F., *op. cit.*, hlm. 150; Lihat juga Todd, P.N., *op. cit.*, hlm. 190.

156 *Ibid.*

157 *Ibid.*

158 Todd, P.N., 1990, hlm. 190-91.

pengemukakan bil muatan merupakan balasan yang mencukupi bagi kontrak baharu itu.¹⁵⁹

Pendekatan ini berdasarkan hujah bahawa walaupun penerima endorsan bukan merupakan pihak yang terlibat dalam kontrak asal, apabila dia mengemukakan bil muatan kepada pengangkut dan menerima hantar-serah bahagiannya daripada kargo berkaitan, dengan membayar fret yang sepatutnya, satu kontrak akan disiratkan berdasarkan terma yang disebut dalam bil muatan.¹⁶⁰

Kontrak tersirat, berdasarkan terma dokumen pengangkutan berkaitan, terbentuk apabila pengangkut menghantarserahkan barangan sebagai pertukaran kepada dokumen-dokumen seperti bil muatan¹⁶¹ atau perintah hantar-serah¹⁶² atau satu jaminan sekalipun bahawa bil muatan berkenaan akan dikemukakan dalam masa sewajarnya.¹⁶³

(b) *Menuntut berdasarkan tort*

Dalam kes *Irene's Success*,¹⁶⁴ mahkamah memutuskan bahawa apabila barangan rosak semasa transit yang disebabkan kecuaiannya pemunya kapal, pembeli di bawah kontrak *c.i.f.* boleh menuntut ganti rugi daripada pemunya kapal berdasarkan tort. Dalam kes tersebut, Hakim Lloyd enggan mengambil duluan kes *The Wear Breeze*.¹⁶⁵

Tetapi dalam kes *The Aliakmon*,¹⁶⁶ mahkamah telah menolak pendekatan liberal yang ditunjukkan dalam kes *Irene's Success*. Dalam kes *The Aliakmon* ini, satu konsainan besi keluli telah dimuatkan dari Korea ke England berdasarkan kontrak *c&f*. Kontrak itu kemudiannya telah dipinda, supaya hak milik terhadap harta kekal pada penjual sehingga selepas barangan dipunggah. Ini

159 Todd, P.N., *ibid.*, hlm. 191.

160 Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 1992, hlm. 149.

161 *Brandt vwn Liverpool* [1924] 1 KB 575.

162 *The Dona Mari* [1974] 1 WLR 341.

163 *The Elli 2* [1985] 1 Lloyd's Rep. 107.

164 [1982] QB 481.

165 [1969] 1 QB 219.

166 [1986] 2 Lloyd's Rep. 1.

bermakna pembeli boleh menuntut di bawah kontrak bagi kerosakan yang berlaku semasa pelayaran akibat kecuaian menyimpan barangan. Hak milik terhadap harta tidak berpindah kepada pembeli atas atau dengan sebab endorsan bil muatan. Oleh itu, seksyen 1 Akta Bil-Muatan tidak membantunya. Pembeli cuba membawa tuntutan berdasarkan tort kecuaian. Mahkamah menolak tuntutan ini dengan alasan pembeli bukan pemunya keluli tersebut pada masa kerosakan barangan berlaku. Lord Brandon menyatakan bahawa keputusan dalam kes *The Wear Breeze* "ialah undang-undang yang baik semasa ia diputuskan dan kekal sebagai undang-undang yang baik hingga ke hari ini."¹⁶⁷

Alasan pertama boleh dilihat dalam keputusan House of Lords itu.¹⁶⁸ Pertama, terdapat petikan yang sama, yang panjang berjela-jela sehingga kepada kes *Simpson Iwn Thomson*.¹⁶⁹ Dalam kes ini, Hakim Roskill telah merujuk kes *Wear Breeze*. Tetapi tiada satu pun kes daripada petikan yang panjang berjela-jela ini berkaitan dengan pembeli di bawah kontrak *c.i.f.* kecuali kes *Wear Breeze*.¹⁷⁰

Alasan kedua yang diberi oleh House of Lords ialah hujah masyhur seperti kunci air, ataupun lebih dikenali sebagai "*dreaded spectre*".¹⁷¹ Alasan ketiga ialah adanya keadaan tidak betul yang membolehkan penerima konsainan membuat tuntutan tort, akan melucutkan pemunya kapal daripada perlindungan yang diberikan kepadanya oleh bil muatan, khususnya dalihan yang diberikan kepadanya oleh Kaedah Hague.¹⁷² Alasan keempat ialah fakta kes *Aliakmon* adalah khas kerana dengan sebab pindaan pada kontrak, pindahan hak milik ditangguhkan sehingga barangan telah dipunggah.¹⁷³ Kesemua alasan di atas telah dikritik dengan kerasnya oleh Lloyd dalam artikelnya.¹⁷⁴

167 [1986] 2 Lloyd's Rep. 1, hlm. 11.

168 Lloyd, Sir Anthony, "The bill of lading: Do we really need it" [1989] 1 LMCLQ 47, hlm. 54.

169 (1877) 3 App. Cas. 279.

170 Lloyd, Sir Anthony, hlm. 54.

171 *Ibid.*

172 *Ibid.*, hlm. 55.

173 *Ibid.*

174 *Ibid.*, hlm. 54-55.

Penulis berpendapat tuntutan di bawah tort hendaklah dibenarkan tertakluk pada sekatan yang dibincangkan di atas. Alasannya yang pertama, tuntutan dalam tort berkaitan dengan pengangkutan barangan melalui laut selalunya dibenarkan pada masa undang-undang ini berkembang seperti yang kita ketahui sekarang.¹⁷⁵ Kedua-dua edisi pertama Carver dan Scrutton masing-masing bertarikh 1855 dan 1886 sudah tentunya wujud sebelum kes *Donoghue vwn Stevenson*, yang dengan jelas menegaskan bahawa pengangkut boleh dipertanggungjawabkan dari segi tort dan juga kontrak. Edisi berikutnya telah menyatakan perkara ini dalam maksud yang sama, sungguhpun dengan sedikit penjelasan.¹⁷⁶ Keduanya, beberapa kes utama di Australia, New Zealand dan United Kingdom telah memanjangkan kemungkinan tindakan kecuai, khususnya berkaitan dengan kerugian kewangan.¹⁷⁷ Contoh yang ketara ialah kes *Caltex*¹⁷⁸ dan *Junior Books*. Ketiganya, tidak membenarkan tindakan sedemikian atau mencadangkan tindakan sedemikian akan berlawanan dengan undang-undang bailmen atau dalam konteks moden, berlawanan dengan prinsip bahawa seseorang mempunyai kewajipan tidak dengan sengaja atau secara cuai mencederakan orang atau harta orang lain.¹⁷⁹ Akhirnya, pandangan Hakim Robert Goff yang mengehendkan skop kewajipan pemunya kapal dalam tort dan tidak menafikan kewujudannya. Pandangan ini lebih meyakinkan.¹⁸⁰ Dengan hormatnya, penulis menambah bahawa pendapat Hakim Robert Goff bukan sahaja meyakinkan, malahan lebih adil dan saksama kepada pembeli yang kerugian.

(c) *Serah hak menurut undang-undang (legal assignment)*

Menurut undang-undang Inggeris, serah hak boleh dilakukan

175 Reynolds, "The Significance of Tort in Claims in Respect of Carriage by Sea" [1986] LMCLQ 97, hlm. 97.

176 *Ibid.*

177 *Ibid.*

178 (1976) 136 CLR 529.

179 Reynold, *ibid.*

180 Davies, J.W., "Actions in Tort for Damaged Cargo: The Aliakmon" [1985] LMCLQ 1, hlm. 2.

seperti yang diperuntukkan oleh seksyen 136(1) Law of Property Act 1925. Peruntukan ini menghendaki serah hak mutlak dibuat secara bertulis dengan tandatangan pembuat serah hak dan notis bertulis diberikan kepada pemiutang.¹⁸¹ Sungguhpun demikian, serah hak perundangan mengandungi kelemahan asas dalam kes pengangkutan kerana sebagai tambahan kepada dokumen lain yang diterima oleh pembeli, dia memerlukan penyerahhakan pengangkutan yang dibuat secara bertulis oleh penjual.¹⁸² Oleh itu, pembeli perlu bergantung pada penjual dan penjual mungkin memilih tidak memberikan kerjasama dalam menyerahkan haknya. Selain itu, barangkali banyak penjual asing agak keberatan untuk menukar terma jualan seragam mereka semata-mata untuk memberi laluan kepada kelemahan undang-undang Inggeris.¹⁸³ Tambahan pula di bawah seksyen 136, notis kepada pengangkut perlu diberikan bagi tiap-tiap serah hak. Ini bermaksud dalam satu jualan berantai satu notis berasingan diperlukan bagi tiap-tiap jualan.¹⁸⁴ Kesudahannya, penjual terakhir mempunyai pengetahuan yang sedikit mengenai siapakah penyerah hak yang asal atau apakah hak yang telah diserahkan.¹⁸⁵

***Carriage of Goods by Sea Act 1992*¹⁸⁶ (Akta 1992)**

(a) Seksyen 2 (Akta 1992)

Akta 1992 ini telah diluluskan di England berikutan cadangan daripada Suruhanjaya Undang-Undang Berkaitan Hak Tuntutan di bawah Pengangkutan Barangan Melalui Laut. Ia berkuat kuasa pada 16 September 1992. Akta ini dikatakan melupuskan autoriti kes *Grant lwn Norway*¹⁸⁷ berkaitan dengan bil muatan. Akta ini juga mengekalkan pemakaian Kaedah Hague-Visby.

181 Lihat *The Kelo* [1985] 2 Lloyd's Rep. 85.

182 Curwen, Nicholas, "The Problems of Transferring Carriage Rights: An Equitable Solution" [1992] JBL 245, hlm. 248.

183 *English Law Com. No. 196; Scot. Law Com. No. 130*(1991), hlm. 9.

184 *Ibid.*

185 *Ibid.*

186 (1992) c. 50.

187 (1851) 10 CB 665; (1851) 138 ER 263.

Akta 1992 ini telah menyelesaikan masalah-masalah di bawah Akta 1855 melalui tiga cara.¹⁸⁸ Pertama, dengan menghilangkan pertalian antara pemerolehan hak kontrak dengan pemindahan hak milik yang wujud dalam Akta 1855. Kedua, dengan memasukkan¹⁸⁹ bil laluan laut (*sea waybills*) dan perintah hantar-serah kapal dalam bidang kuasanya. Akhirnya, dengan membenarkan peraturan dibuat untuk membolehkan peruntukan Akta 1992 terpakai pada transaksi tanpa kertas yang melibatkan pertukaran data elektronik.

Akta ini dinyatakan terpakai pada bil muatan, bil laluan laut dan perintah hantar-serah kapal (*ship's delivery orders*). Terma ini diberikan takrif. Walaupun demikian, satu bil muatan tidak boleh niaga (contohnya satu bil yang dikonsainkan tanpa perkataan 'ikut perintah'), bagi maksud Akta 1992 akan dianggap sebagai satu bil laluan laut kerana ia lebih mirip kepada satu bil laluan laut daripada bil muatan tradisional.¹⁹⁰ Sesuatu bil muatan telah diterima untuk pengapalan (*received for shipment bill of lading*) juga dimasukkan dalam takrif bil muatan, yang dalam keadaan yang sepatutnya, merupakan dokumen pengangkutan pelbagai cara (*multimodal transport*) yang akan termasuk dalam skop Akta ini.¹⁹¹ Berkaitan dengan perintah hantar-serah, Akta hanya memberikan perhatian pada perintah yang mengandungi atau mewujudkan aku janji pada pihak pengangkut untuk menghantar-serah barangan. Ia tidak menumpukan perhatian pada perintah hantar-serah pedagang (*merchants' delivery orders*) melainkan pengangkut telah diperintah untuk menghantar-serah barangan dan dengan itu terletak padanya tanggungjawab menghantar-serah barangan tersebut.¹⁹² Keputusan meluaskan perundangan berkaitan kepada bil laluan laut dan perintah hantar-serah kapal merupakan sesuatu yang sangat penting kerana ia boleh mendorong peningkatan penggunaan dokumen

188 Cooper, James, 1992. *Annotations to The Carriage of Goods by Sea*. Lord Chancellor's Department, hlm. 50-51.

189 Bassindale, John. "Title to Sue Under Bills of Lading: The Carriage of Goods by Sea Act 1992" [1992] 10 JIBL 414, hlm. 415.

190 *Ibid.*

191 *Ibid.*

192 *Ibid.*

sedemikian dan menggantikan bil muatan dalam perdagangan.¹⁹³

Seksyen 2(1) memberikan penekanan pada pemindahan hak di bawah dokumen-dokumen di atas. Ia memperuntukkan bahawa bagi seseorang yang menjadi pemegang sah bil muatan dan seseorang (selain pengapal) yang kepadanya hantar-serah barangan akan dibuat di bawah satu bil laluan laut atau perintah hantar-serah kapal (dengan sebab menjadi pemegang bil muatan atau orang yang kepadanya hantar-serah akan dibuat) telah berpindah kepadanya dan telah terletak hak padanya semua hak-hak tuntutan di bawah kontrak pengangkutan, seolah-olah dia telah menjadi satu pihak kepada kontrak.¹⁹⁴

Dalam kes bil muatan, seksyen berkenaan akhirnya telah memutuskan pertalian antara pindahan hak kontraktual dengan pemerolehan hak milik 'atas atau dengan sebab' konsainan atau endorsan.¹⁹⁵ Pemilikan sah bil muatan merupakan ujian kepada pindahan hak tuntutan.¹⁹⁶ Kita akan lihat bahawa peruntukan asal Bill of Lading Act 1855 yang dikatakan memudaratkan itu, yang pindahan hak hanya boleh berlaku jika hak milik telah berpindah 'atas atau dengan sebab konsainan atau endorsan' akan ghaib keseluruhannya.¹⁹⁷ Oleh sebab itu, peruntukan ini sekali gus menghilangkan banyak masalah yang telah timbul pada masa lampau, khususnya menyelesaikan masalah yang dihadapi oleh bank akibat daripada keputusan kes *Sewell lwn Burdick*.¹⁹⁸

Dalam hal bil laluan laut, orang yang berhak menuntut dinyatakan sebagai seorang yang berhak kepada hantar-serah, tanpa menjadi pihak asal kepada kontrak pengangkutan.¹⁹⁹ Perlu dinyatakan bahawa hak-hak tidak diberikan secara mudah kepada penerima konsainan yang dinamakan. Oleh sebab satu bil laluan laut

193 *Ibid.*

194 *Ibid.*

195 Beatson, J. & Cooper J.J., "Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea." [1992] 2 LMCLQ 96, hlm. 202.

196 *Ibid.*

197 *Ibid.*, hlm. 415.

198 *Ibid.*

199 *Ibid.*, nota 294, hlm. 203.

bukannya satu dokumen hak milik boleh pindah, pengapal akan memegang hak pelupusan terhadap barangan sehingga masa hantar-serah (melainkan dia telah membuat kontrak yang sebaliknya).²⁰⁰ Jika hak telah diberikan kepada penerima konsainan yang dinamakan bermula dari masa konsainan, ini akan menghalang pengapal daripada menjalankan hak pelupusannya bagi faedah penerima konsainan baharu.²⁰¹ Oleh itu, dalam kes bil laluan laut, seksyen 2(1)(b) memberikan hak kepada orang yang berhak kepada hantar-serah, yang bermaksud penerima konsainan dinamakan atau orang lain yang sedemikian, yang pengangkut telah diarahkan untuk menghantarserahkan barangan.

Dalam keadaan tertentu peruntukan ini mempunyai kesan yang begitu jauh. Ia akan membenarkan pihak berkaitan memindahkan sesuatu bil muatan, lama setelah hantar-serah barangan dibuat, supaya penerima pindahan akan memperoleh hak terhadap pengangkut berkaitan barangan yang dia tidak pernah ada kepentingan.²⁰² Ini akan mengarah kepada pemerdagangan tuntutan litigasi, yang dirasakan amat tidak diingini.²⁰³ Oleh sebab itu, seksyen 2(2) memperuntukkan bahawa, apabila bil muatan berpindah kepada penerima pindahan setelah pelepasan, dia tidak akan memperoleh apa-apa hak kecuali dia telah menjadi pemegang menurut pengaturan kontraktual yang sedia wujud (contohnya, satu kontrak jualan yang terdahulu). Seksyen 2(3) memastikan bahawa hak tuntutan orang yang berhak kepada hantar-serah di bawah terma perintah hantar-serah kapal hanya terbatas pada barangan yang diliputi oleh perintah berkaitan dan tidak diperluas kepada barangan lain yang diliputi oleh kontrak pengangkutan berkenaan.²⁰⁴

Dalam kes tertentu, pihak yang memperoleh hak tuntutan di bawah peruntukan baharu ini bukanlah orang yang sebenarnya telah mengalami kerugian.²⁰⁵ Seksyen 2(4), dengan itu memperuntukkan

200 *Ibid.*

201 *Ibid.*, hlm. 204.

202 *Ibid.*, nota 288, hlm. 415.

203 *Ibid.*

204 Beatson, J. & Cooper J.J., *op. cit.*

205 Bassindale, John, *ibid.*

bahawa, dalam kes sedemikian, orang yang baharu memperoleh hak tuntutan itu boleh menuntut bagi faedah orang yang mengalami kerugian. Walau bagaimanapun, Akta ini tidak menyelesaikan masalah yang mungkin timbul sekiranya pemegang bil enggan berbuat demikian.²⁰⁶ Seksyen 2(5)(a) menyatakan bahawa pengapal bil muatan akan hilang hakuntutannya apabila orang lain (seperti penerima endorsan bil muatan berikutnya) memperoleh bil muatan itu. Kedudukan ini adalah sama dengan kedudukan di bawah Bill of Lading Act 1855. Apabila penjual kekal berada dalam risiko melebihi tempoh yang biasa dalam jualan berdokumen, mereka boleh membuat kontrak khas untuk melindungi diri mereka.²⁰⁷ Seterusnya, pengapal boleh mendapatkan satu endorsan semula bil muatan dalam kes apabila dia memerlukan hak tuntutan dan akan berkeupayaan menuntut dalam kes sedemikian sebagai pemegang sah bil muatan.²⁰⁸

Seksyen 2(5) menyatakan bahawa mereka yang dalam kedudukan di tengah-tengah yang berhak kepada hantar-serah di bawah bil muatan, bil laluan laut dan perintah hantar-serah kapal akan hilang hak tuntutan apabila orang lain mendapat dokumen tersebut. Dalam kes bil muatan, mengikut Akta 1855, pemegang bil muatan terdahulu hilang hak tuntutan apabila telah dipindahkan mengikut cara yang ditetapkan oleh seksyen 1 Akta berkenaan.²⁰⁹ Penjual di tengah-tengah satu rangkaian jualan yang masih berada dalam risiko selepas endorsan boleh membuat serah-hak hak pembeli kepada pengangkut.²¹⁰

Akta 1992 tidak cuba mengubah undang-undang berkaitan tuntutan tort; juga tidak berhasrat untuk mengatur kontrak carterparti. Undang-undang berkaitan pertalian antara bil muatan dengan carterparti kekal tidak berubah.²¹¹ Satu perkara yang perlu diberikan perhatian berkenaan carterparti ialah, apabila bil muatan

206 Beatson, J. & Cooper J.J., *ibid.*

207 Lihat nota 287, hlm. 50–56.

208 *Ibid.*

209 *Ibid.*

210 *Ibid.*

211 Bassindale, John, *ibid.*

dikeluarkan kepada pengapal dan kemudiannya diendorskan kepada pencarter, adakah hak pencarter/endorsi terhadap pemunya kapal timbul daripada carterparti atau daripada bil muatan? Persoalan ini tidak dijawab dengan jelas sama ada oleh Akta 1992 mahupun Bill of Lading Act 1855.²¹²

Akhir sekali, apakah kedudukan undang-undang apabila seorang yang berhak kepada hantar-serah bil muatan tidak pernah menerimanya (katakan, hilang) atau hanya menerimanya selepas tamat tempoh batasan masa satu tahun seperti yang dinyatakan dalam Kaedah *Hague-Visby*.²¹³ Soalan ini kekal menjadi satu perkara yang memerlukan penyelesaian daripada mahkamah. Dalam keadaan seperti ini, untuk mendapatkan kembali (*recovery*) mungkin sesuatu yang dinafikan di bawah Akta 1992.²¹⁴ Jalan keluar adalah satu kontrak tersirat antara pembeli dengan pengangkut berdasarkan terma bil muatan atau yang dipanggil kontrak *Brandt lwn Liverpool*, yang masih kekal sebagai satu cara mengelakkan masalah yang tidak diselesaikan oleh Akta 1992.²¹⁵

(b) Kesimpulan

Meskipun terdapat beberapa persoalan yang tidak diselesaikan oleh Akta 1992, akta baharu ini adalah lebih baik daripada Akta 1855. Salah seorang pengulas menyatakan seperti yang berikut:²¹⁶

“Kami percaya kesan terakhirnya ialah penambakan yang menyeluruh. Akta ini akan memberikan kebaikan kepada pedagang dan penanggung insurans mereka, apabila mereka berupaya menegaskan hak mereka terhadap pengangkut lautan tanpa apa-apa batasan seperti keperluan menunjukkan hak milik telah berpindah atau bukti mereka menanggung risiko. Akta ini adalah baik bagi pemunya industri perkapalan kerana dengan sebab fakta pembaharuan itu, bil laluan laut

212 *Ibid.*, hlm. 50–55.

213 *Ibid.*

214 *Ibid.*

215 *Ibid.*

216 Beatson, J. & Cooper J.J., *ibid.*, hlm. 208.

dan pertukaran data elektronik telah diiktiraf dari segi undang-undang. Sesungguhnya, Akta ini akan menguntungkan semua pengangkutan lautan ..., ia mengurangkan keperluan pada pemunya kargo untuk mendapatkan tebus rugi melalui tuntutan tort atau bailmen. Dengan potensi yang lebih luas, pembaharuan ini, dengan memperluas aturan baharu, akan mengurangkan keperluan pihak untuk bergantung pada tort, bailmen dan doktrin *Brandt lwn Liverpool*. Maka, Akta ini amat dialu-alukan demi kepentingan keperluan komersial.”

Kedudukan di Malaysia selepas 19 September 1992

Seperti yang telah ditegaskan sebelum ini, berdasarkan seksyen 5(1) Akta Undang-undang Sivil 1956, secara amnya Malaysia menerima pakai statut yang dipakai di England berkaitan undang-undang pengangkutan laut hanya setakat 7 April 1956. Dengan kaia lain, statut berkaitan pengangkutan laut yang diluluskan dan dipakai di England selepas tarikh 7 April 1956 tidak boleh dipakai di Malaysia. Oleh itu, bolehlah diujahkan bahawa Malaysia sehingga kini, masih lagi memakai Bill of Lading Act 1855 yang dikatakan bermasalah itu dan tidak boleh memakai Carriage of Goods by Sea Act 1924. Saranan yang mencadangkan undang-undang industri perkapalan perlu dipinda²¹⁷ hendaklah mengambil kira aspek hak membawa tuntutan di bawah kontrak pengangkutan laut agar undang-undang yang dipakai mengikuti perkembangan semasa dan secara tidak langsung menggalakkan Malaysia untuk menjadi pusat penyelesaian pertikaian perdagangan antarabangsa.

Tanggungjawab Pemunya Kapal dalam Pengangkutan Barangan Melalui Laut

Pendahuluan

Pada amnya, perkhidmatan perkapalan komersial yang diwujudkan sebagai satu kaedah pengangkutan utama dunia bertujuan untuk

217 “Undang-undang industri perkapalan akan dipinda”. (2002, 8 Februari). *Utusan Malaysia*.

menghantar atau memindahkan sesuatu barangan dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain. Sehubungan dengan itu, seiring dengan perkembangan perdagangan maritim yang semakin maju kini, muncul peningkatan dari segi permintaan pada pemunya kapal untuk mengangkut kargo melalui laut. Hakikatnya, perkara penting yang diambil kira dari aspek perundangan mahupun dari aspek hubungan komersial dalam dunia perkapalan ialah pihak-pihak yang terbabit, iaitu pemunya kapal, yakni orang yang bertanggungjawab untuk menghantar barangan dan juga pemilik barangan tersebut.

Tugas utama pemunya kapal adalah untuk memastikan kesemua barangan yang diangkut dapat dihantar-serah dengan selamat kepada individu yang layak menerimanya. Ini dapat dilakukan dengan mensahihkan bahawa barangan yang diangkut hanya dihantar-serah kepada individu yang layak menerimanya sahaja, iaitu individu yang dapat mengemukakan bil muatan sebagai bukti kepada transaksi berkenaan. Sehubungan dengan itu, tindakan ini akan sekali gus dapat membebaskan pemunya kapal daripada tanggungjawab terhadap keselamatan barangan tersebut. Namun, sekiranya pemunya kapal gagal untuk memastikan barangan yang diangkutnya diserahkan kepada individu yang layak menerima atau membuat hantar-serah singkat (*short delivery*) atau berlaku kemusnahan pada barangan, maka remedi kerana kegagalan untuk memenuhi kewajipan tersebut memberikan hak kepada pemilik barangan untuk menuntut ganti rugi atau pampasan.

Destinasi hantar-serah

Pemunya kapal hanya berkewajipan menghantar-serah barangan di sisi kapal. Ini dapat dilihat dalam kes *Peterson Iwn Freebody & Co.*²¹⁸ Fakta kes memerihalkan bahawa satu kargo berisi bahan logam hendak dipunggah ke dalam tongkang. Pihak penerima konsainan telah menyediakan tongkang yang mencukupi di sisi

218 (1895) 2 QB 294.

kapal tetapi gagal untuk menyediakan pekerja yang mencukupi di dalam tongkang untuk menerima hantar-serah dalam masa yang telah ditetapkan untuk kerja pemunggahan dilakukan. Pemunya kapal menuntut ganti rugi kerana kelewatan proses memunggah. Mahkamah dalam kes ini memutuskan bahawa pemunya kapal tidak bertanggungjawab untuk memunggah bahan logam tersebut ke dalam tongkang. Sebaliknya, beliau hanya berkewajipan untuk meletakkan barangan itu di sisi kapal, iaitu selepas rel kapal dan dalam jangkauan pekerja di dalam tongkang. Oleh itu, pihak penerima konsainan harus bertanggungjawab terhadap kelewatan yang berlaku.

Penyerahan barangan hanya kepada individu yang mengemukakan bil muatan

Pemunya kapal ataupun nakhoda kapal hanya boleh menyerahkan barangan yang diangkut kepada pihak penerima konsainan yang dinamakan di dalam bil muatan. Di samping itu, penyerahan juga boleh dibuat kepada orang pertama yang mengemukakan bil muatan yang telah diendorskan secara betul, dengan syarat nakhoda tidak mendapat notis mengenai urusan niaga bil muatan lain bagi set yang sama. Ini dapat dilihat melalui kes *Glyn Mills Currie & Co. lwn East and West India Dock Co.*²¹⁹ Dalam kes ini, barangan adalah untuk dihantar-serah 'kepada Cottom and Co, atau serahan'. Mereka telah mendepositkan bil muatan pertama kepada plaintif sebagai sekuriti untuk satu pinjaman, dan melalui bil muatan kedua mereka memperoleh hantar-serah daripada syarikat pangkalan kapal. Plaintif telah membuat tuntutan terhadap syarikat pangkalan kapal kerana alasan tersalah hantar-serah barangan. Mahkamah membuat keputusan menolak tuntutan tersebut kerana syarikat pangkalan kapal berhak menghantar-serah barangan berdasarkan pengemukakan satu bil muatan yang betul.

219 (1882) 7 App. Cas. 591.

Sebaliknya dalam kes *The Stettin*²²⁰ situasi berbeza berlaku, iaitu sekiranya nakhoda kapal menyerahkan barangan kepada individu yang tidak mengemukakan atau menyerahkan bil muatan, pemunya kapal akan bertanggungjawab terhadap segala kerugian atau kehilangan. Dalam kes ini, tong minyak telah dimuatkan ke dalam kapal berdasarkan bil muatan yang boleh dihantar-serah 'kepada Mendelson atau serahan'. Pemunya kapal menyimpan satu bil muatan dan menghantarnya kepada ejennya untuk mendapatkan bayaran bagi harga barangan. Nakhoda kapal telah menghantar-serah minyak itu kepada Mendelson tanpa melakukan penyerahan bil muatan. Mahkamah memutuskan bahawa pemunya kapal bertanggungjawab kepada pemilik barangan.

Hantar-serah kepada pihak penerima konsainan

Setiap hantar-serah mesti dibuat kepada penerima konsainan atau ejennya sendiri. Dalam kes *Bourne lwn Gatliff*,²²¹ barangan telah dikonsainkan kepada plaintif atau serahannya berdasarkan satu bil muatan. Barangan berkenaan telah dipunggah ke sebuah dermaga pada hari kapal itu sepatutnya tiba. Penerima konsainan tidak menyedari ketibaan kapal tersebut dan mereka juga tidak berada di dermaga untuk proses menerima hantar-serah. Dalam masa 24 jam selepas pemunggahan, barangan tersebut telah terlibat dalam satu kebakaran. Pihak juri mendapati bahawa hantar-serah di dermaga bukan merupakan hantar-serah yang sempurna disebabkan oleh kebiasaan istimewa di pelabuhan terbabit. Mahkamah memutuskan bahawa pemunya kapal bertanggungjawab terhadap kemusnahan barangan. Mahkamah menambah lagi, satu tempoh masa yang munasabah hendaklah diberikan kepada pihak penerima konsainan untuk menuntut barangan dan sehingga masa itu berlaku, liabiliti pemunya kapal sebagai pengangkut masih terpakai atau berterusan.

220 (1889) 14 PD 142.

221 (1838) 4 Bing. NC 31.

Hantar-serah di Bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952

Berdasarkan seksyen 350 Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, sekiranya tiada apa-apa perjanjian dibuat antara pengangkut dengan tuan punya barangan bahawa tuan punya barangan yang diimport berhak mendaratkan atau menerima hantar-serah, atau dalam kes tuan punya barangan tidak bersedia atau tidak menawarkan untuk memunggah atau menerima hantar-serah di bawah perjanjian itu sebaik sahaja barangan sedia dipunggah, maka pemunya kapal boleh mendaratkan atau memunggah barangan itu pada bila-bila masa selepas ketibaan kapal. Peruntukan yang sama juga menghendaki pemunya kapal menempatkan barangan di mana-mana dermaga atau gudang yang disebut dalam carterparti, bil muatan atau perjanjian. Sekiranya tidak dinyatakan tempat barangan patut ditempatkan, barangan boleh ditempatkan di mana-mana sahaja barangan seperti itu biasanya ditempatkan.

Menjaga kargo

Pemunya kapal bertanggungjawab sepenuhnya terhadap keselamatan barangan yang diangkutnya sepanjang ia berada di bawah jagaannya. Menurut *common law*, pemunya kapal harus bertanggungjawab terhadap kehilangan dan juga kerosakan pada satu-satu barangan tanpa mengambil kira individu yang sebenarnya bertanggungjawab terhadap kehilangan atau kerosakan tersebut. Namun, terdapat pengecualian yang memberikan hak kepada pemunya kapal untuk membebaskan dirinya daripada tanggungjawab itu sekiranya kehilangan atau kerosakan yang berlaku itu adalah di luar kawalannya seperti disebabkan oleh bencana alam, tindakan musuh negara atau kecacatan sedia ada pada barangan.

Di bawah Artikel III(2) Hague Rules; “... *the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.*” Maksud perkataan ‘*properly*’ telah diperjelas oleh mahkamah dalam kes *Albacora SRL lwn Westcott and Laurance Line*.²²² Menurut kes ini, kargo ikan masin tanpa diketahui oleh pemunya kapal perlu ditempatkan dan disimpan

222 [1966] 2 Lloyd’s Rep. 53.

di dalam bilik sejuk atau peti sejuk. Malangnya, perkara ini tidak dimaklumkan kepada beliau. Sebaliknya, beliau hanya diarahkan untuk menjauhkannya dari enjin dan dandang kapal sahaja. Keadaan ini telah menyebabkan kerosakan ikan masin tersebut. Mahkamah memutuskan bahawa pemunya kapal atau pengangkut telah melakukan kewajibannya untuk mengangkut barangan secara yang sepatutnya. Mahkamah seterusnya menyatakan perkataan "*properly*" bermaksud "*in accordance with a sound system, sound in the light of such knowledge as a reasonable carrier would have had about the goods.*"

Berakhirnya tanggungjawab pemunya kapal

Pemunya kapal akan terus bertanggungjawab sebagai pengangkut sehinggalah transit berakhir sama ada berdasarkan kontrak atau kelaziman sesuatu perniagaan. Ini juga merangkumi tanggungjawab memastikan barangan tersebut turut dipunggah dan ditempatkan ke dalam gudang sehinggalah tuan punya barangan itu bersedia untuk menuntunya. Sebagai peringatan, sekadar barangan telah sampai ke destinasi tidak memadai untuk melepaskan pemunya kapal daripada tanggungjawabnya terhadap keselamatan barangan. Sebaliknya, apabila pihak penerima konsainan menerima hantar-serah atau gagal menerima hantar-serah dalam masa yang munasabah barulah ini menyebabkan tanggungjawab pemunya kapal sebagai pengangkut berakhir.

Fasal Pengecualian

Pengecualian atau penepian terhadap tanggungjawab pemunya kapal boleh diperoleh sama ada melalui statut, *common law* mahupun kontrak.

Berdasarkan statut

(a) Akta Pengangkutan Barangan Melalui Laut 1950

Pengecualian liabiliti dinyatakan dalam Akta Pengangkutan Barangan Melalui Laut 1950 (Carriage of Goods by Sea Act 1950).

Peruntukan di bawah Akta ini berdasarkan Hague Rules 1924. Pengecualian yang terdapat dalam Akta ini tidak akan terpakai pada pemunya kapal sekiranya beliau gagal untuk menggunakan usaha wajar²²³ dalam menyediakan kapal yang bercirikan layak layar²²⁴ dan kerosakan yang telah berlaku itu diakibatkan oleh ketidaklayakan layar²²⁵ kapal itu. Keseluruhan pengecualian dalam Akta ini menyamai *common law* melainkan peruntukan fasal (a), (b) dan (q). Menurut Artikel IV (2) Jadual Pertama Akta ini, pengangkut tidak akan bertanggung terhadap kehilangan atau kerosakan yang timbul daripada sebab-sebab berikut:

- (a) perbuatan cuai, atau kegagalan nakhoda, pelaut, malim atau pekerja pengangkutan dalam navigasi atau pengendalian kapal. Kecuaian yang dimaksudkan dalam peruntukan ini ialah kecuai yang dilakukan oleh nakhoda kapal. Malah, kecuai yang dilakukan oleh pemunya kapal berserta ejennya turut tidak terkecuali. Sungguhpun begitu, pengecualian diberikan kepada nakhoda kapal sekiranya kecuai berlaku sepanjang tempoh navigasi dan pengemudian kapal. Kesalahan dalam navigasi termasuklah kerosakan kargo yang disebabkan kapal terlanggar batu karang kerana kecuai nakhoda. Ini diputuskan dalam kes *The Portland Trader*.²²⁶ Dalam kes ini, kapal telah terkandas sama seperti yang telah berlaku dalam kes *Complaint of Grace Line*²²⁷ dan kapal telah berlanggar dengan kapal yang lain seperti dalam kes *The Xantho*.²²⁸

Sementara itu, kesalahan dalam pengemudian kapal dapat ditentukan dengan menimbangkan perkara yang berikut:

223 Istilah bahasa Inggeris ialah *due diligence*.

224 Istilah bahasa Inggeris ialah *seaworthy*.

225 Istilah bahasa Inggeris ialah *seaworthiness*.

226 [1964] 2 Lloyd's Rep. 443.

227 [1974] AMC 1253.

228 (1887) 12 App. Cas. 503.

- (i) Sekiranya sebahagian besar kecuaiian yang berlaku merupakan kecuaiian pada kargo dan bukan kecuaiian pada kapal maka pemunya kapal akan bertanggungjawab. Dalam kes *Gosse Millard lwn Canadian Government Merchant Marine*,²²⁹ sebuah kapal telah berlabuh di sebuah pelabuhan yang paling dekat untuk diperbaiki. Seorang anak kapal telah membuka pintu kecil di bahagian dek bagi memudahkan para pekerja masuk ke dalam kapal tetapi telah terlupa untuk menutupnya semula apabila hari hujan. Mahkamah dalam kes ini telah memutuskan bahawa perkara yang berlaku merupakan satu kecuaiian pada kargo dan bukanlah kecuaiian pada kapal. Oleh yang demikian, pemunya kapal bertanggungjawab terhadap kerosakan kargo disebabkan hujan.
- (ii) Sekiranya kecuaiian yang berlaku merupakan satu kecuaiian pada kapal, maka pemunya kapal tidak bertanggungjawab. Dalam kes *The British King*,²³⁰ mahkamah telah memutuskan bahawa kecuaiian anak kapal menyenggarakan pam kapal merupakan kecuaiian pada kapal. Oleh itu, pemunya kapal tidak bertanggungjawab.
- (iii) Kecuaiian dan kegagalan menggunakan peralatan kapal untuk melindungi kargo bukanlah kecuaiian dalam pengendalian kapal. Oleh itu, pemunya kapal akan bertanggungjawab.
- (iv) Dalam kes *International Packers lwn Ocean Steamships*²³¹ mahkamah memutuskan bahawa kegagalan menggunakan palang pengunci penutup dek semasa ribut taufan bukanlah kecuaiian dalam pengendalian kapal.

229 [1929] AC 223.

230 (1898) 89 Fed. Rep. 872.

231 [1955] 2 Llyod's Rep. 218.

- (b) kebakaran api kecuali disebabkan oleh kesalahan atau priviti sebenar²³² pengangkut. Kesalahan atau priviti sebenar pengangkut pada masa kini sukar diaplikasikan kerana hampir kesemua kapal pada hari ini dimiliki oleh syarikat. Sehubungan dengan itu, mahkamah akan meneliti kesalahan atau priviti orang yang sebenarnya mengawal atau mentadbir sesebuah syarikat itu.
- (c) risiko atau kemalangan di laut atau perairan lain yang boleh dilayari;
- (d) bencana alam;
- (e) tindakan peperangan;
- (f) tindakan musuh negara;
- (g) tangkapan atau sekatan kerajaan, pemerintah atau orang atau rampasan di bawah proses perundangan;
- (h) sekatan kuarantin;
- (i) perbuatan atau peninggalan pengapal, tuan punya barangan, ejennya atau wakilnya;
- (j) mogok atau sekat masuk atau pemberhentian atau sekatan buruh;
- (k) rusuhan atau kekacauan awam;²³³
- (l) menyelamatkan atau cuba menyelamatkan nyawa atau harta di laut;
- (m) pembaziran secara pukal atau berat atau apa-apa kehilangan atau kerosakan lain berikutan daripada kecacatan sedia ada, kualiti atau kerosakan barangan;
- (n) ketidaksempurnaan pembungkusan;
- (o) ketidakcukupan atau kekurangan tanda-tanda;
- (p) kecacatan tersembunyi²³⁴ yang tidak dapat ditemui melalui usaha wajar;²³⁵
- (q) sebab-sebab lain yang berlaku tanpa kegagalan atau priviti sebenar pengangkut, atau tanpa kegagalan atau kecuaiian

232 Istilah bahasa Inggeris ialah *actual fault or privity*.

233 Istilah bahasa Inggeris ialah *civil commotions*.

234 Istilah bahasa Inggeris ialah *inherent vice*.

235 Istilah bahasa Inggeris ialah *due diligence*.

ejen atau pekerja pengangkut, tetapi beban pembuktian terletak pada orang yang menuntut faedah kecuaiian ini untuk membuktikan bahawa bukan kegagalan atau priviti sebenar pengangkut dan bukan juga kegagalan atau kecuaiian ejen atau pekerja pengangkut yang telah menyumbang kepada kehilangan atau kerosakan.

(b) *Ordinan Perkapalan Saudagar 1952*

Seksyen 359(a) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 memperuntukkan bahawa pemunya kapal tidak bertanggungjawab terhadap kerosakan atau kehilangan barangan yang disebabkan oleh kebakaran tanpa priviti atau kesalahan sebenarnya. Seterusnya, menurut seksyen 359(b), tuntutan terhadap pemunya kapal juga tidak boleh dibuat kerana kerosakan atau kehilangan emas, perak, batu permata, jam atau intan berlian yang disebabkan oleh rompakan, kecurian atau penyalahgunaan tanpa priviti atau kesalahan sebenarnya, sekiranya jenis dan nilai sebenar barangan tersebut tidak diisytiharkan oleh tuan punya barangan kepada pemunya kapal atau nakhoda kapal dalam bil muatan atau dalam bentuk bertulis lain sepanjang tempoh pelayaran.

Berdasarkan common law

Pengangkut boleh dikecualikan daripada tanggungjawab terhadap kehilangan atau kerosakan barangan sekiranya kehilangan atau kerosakan itu disebabkan oleh:

- (a) bencana alam; atau
- (b) tindakan musuh negara; atau
- (c) kecacatan sedia ada pada barangan itu sendiri; atau
- (d) kecuaiian tuan punya barangan; atau
- (e) korban purata am²³⁶

236 Istilah bahasa Inggeris ialah *general average sacrifice*.

Berdasarkan terma kontrak

Antara fasal yang biasanya mengecualikan tanggungan pengangkut ialah:

- (a) bencana alam,²³⁷
- (b) tindakan musuh negara
- (c) sekatan oleh kerajaan
- (d) rampasan²³⁸ di bawah proses undang-undang
- (e) lanun atau rompakan di laut atau darat
- (f) mogok atau sekat masuk²³⁹
- (g) baratri²⁴⁰
- (h) pembuangan
- (i) pelanggaran
- (j) bahaya dan kemalangan di laut
- (k) ketidaksempurnaan pembungkusan
- (l) perbuatan cuai atau kegagalan nakhoda dalam navigasi atau pengendalian kapal
- (m) kebakaran

KESIMPULAN

Secara keseluruhannya, dalam sesuatu transaksi perkapalan komersial khususnya pengangkutan barangan melalui laut, pihak-pihak yang terbabit, iaitu pemunya kapal, pengangkut dan juga pengapal masing-masingnya mempunyai peranan yang penting bagi memastikan penghantaran kargo dapat berjalan dengan lancar dan sempurna tanpa sebarang masalah. Masing-masing memainkan peranan sendiri bagi memastikan barangan dapat diangkut atau dibawa ke destinasi yang ditetapkan dengan selamat dan dalam tempoh masa yang juga telah ditetapkan oleh mereka. Kegagalan mana-mana pihak untuk menjalankan kewajipan atau tanggungjawabnya akan menyebabkan remedi tuntutan terhadap kerosakan atau kehilangan barangan.

237 Istilah bahasa Inggeris ialah *act of God*.

238 Istilah bahasa Inggeris ialah *seizure*.

239 Istilah bahasa Inggeris ialah *lock-out*.

240 Istilah bahasa Inggeris ialah *barratry*.